



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

Juan Manuel Zaguirre Fernández

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

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

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

VÍAS Y ENTREVÍAS

Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

TESIS DOCTORAL
LIBRO II

Juan Manuel Zaguirre Fernández

Director: Josep Parcerisa i Bundó
Catedrático de Urbanística

Barcelona, septiembre de 2017

1962

“Quienes tengan interés en conocer la expansión de la Ciudad les invitamos a darse un paseo por el camino de la Pared Alta hasta el nuevo puente. Quedarán sorprendidos de los progresos realizados en la futura Avenida de Roma, que tanto representa para la solución del problema de accesos a Tarragona.”

Petrófilo, 14/02/1962, “Avenida de Roma”.

Gracias a la apuesta de la nueva avenida de Roma hacia entrevías, la ciudad mira hacia poniente acercando la población al nuevo polo industrial y residencial de su periferia. Las crónicas de Petrófilo se convierten en el mejor de los prontuarios sobre la llegada de nuevas industrias que rápidamente van colonizando el Ponent de Tarragona.

AVENIDA DE ROMA

Quienes tengan interés en conocer la expansión de la Ciudad les invitamos a darse un paseo por el camino de la Pared Alta hasta el nuevo puente. Quedarán sorprendidos de los progresos realizados en la futura Avenida de Roma, que tanto representa para la solución del problema de accesos a Tarragona. En el corto intervalo de unos pocos meses, los clásicos cultivos de avellanos, se han trocado en amplio terraplén para dar paso a la primera fase de la carretera de entrada a la población. Si Vdes. carecen de tiempo para llegarse hasta las orillas del Francolí, les aconsejamos que asomen en la Plaza de la Imperial Tarraco para cerciorarse de la honrosa transformación operada en aquella zona urbana. La acción mancomunada de Obras Públicas y Ayuntamiento, permite hoy vislumbrar lo que representará la citada avenida para la Tarragona del año 2000. Por suerte nuestra, todo cuanto viene ejecutándose en el ensanche, conserva la misma tónica de amplitud que informó a nuestros abuelos el trazado de la Rambla. Las prolongaciones de Vallbellano y Pío XII, instauradas ya por nuestros mayores que soñaban con el Mirador del Mar con la contraréplica del Mirador de la Montaña, ha facilitado, a su vez, la visión de una avenida lo suficiente holgada para soslayar cualquier problema de índole circulatoria. Sabiendo que solo actualmente se procede a la fase primera de los trabajos, correspondientes a la Jefatura de Obras Públicas, dentro del plan de modernización de carreteras, se comprenderá enseguida la posibilidad que representará la obra una vez terminada. El Ayuntamiento, en lo que le corresponde, lleva a cabo la construcción del colector y galería de servicios que corren paralelas al trabajo estatal, mientras se perfila la segunda y definitiva aportación que no es otra que la ampliación de los actuales dieciséis metros a los previstos treinta y tres. Reconocemos que la realización de la totalidad de esta obra, supone muchas dificultades —que no técnicas sino crediticias— pero es de esperar que la gran oportunidad inteligentemente aprovechada. En cierta ocasión y a través de estas mismas columnas nos atrevimos a afirmar que el nuevo acceso será parecido al de Barcelona, según se entra por la Diagonal. Salvo la evidente distancia entre una población que raya los dos millones de habitantes y una Tarragona con 50.000 almas, hoy nos reafirmamos en lo manifestado, pues la nueva Avenida será orgullo de la Ciudad e importante eje urbano de una población cuyo ensanche —de ahí la enorme ventaja— se halla perfectamente previsto en los planes confeccionados.

Por estas razones y porque no hace muchos días, recorrimos de nuevo la zona aquella, invitamos a los tarragonenses a que visiten el lugar. Quedarán sorprendidos de los avances logrados, pues a la construcción de la Avenida se une la pronta habilitación del nuevo puente —se espera para fines del presente mes la desviación del tráfico—, mientras se repara el paso metálico, levantado a raíz del famoso "alguat de Santa Tecla" en 1870 — PETRÓFILO

ACL_14/02/1962_330

Avenida y puente

¡Vaya Avenida que se está construyendo en Tarragona! Hacia un par de meses que no habíamos visitado las obras y a fe que han progresado extraordinariamente. Como es natural, al decir Avenida nos referimos tácitamente a la de Roma, urdión del nuevo puente con la Plaza de la Imperial Tarraco. Es una obra de gran envergadura que veremos inaugurar dentro de muy pocos meses y que está realizada en sus tres cuartas partes. El puente no sólo fue terminado sino habilitado para el tráfico de los vehículos procedentes de Tarragona en dirección a Reus y Vilaseca, mientras que todavía se usa el antiguo para camiones y turismos procedentes de Valencia en tránsito hacia Barcelona. El nuevo puente constituye una notable obra de ingeniería, como asimismo sus enlaces en ambas direcciones. En el primero de los casos, desde el puente hasta cerca del cruce de Torreforta una amplia pista facilita el tránsito rodado. Asimismo a partir de la orilla opuesta hasta cruzar con la Plaza Imperial Tarraco, la Avenida tendrá mucha mayor amplitud dado que a los dieciséis metros previstos por los servicios de Obras Públicas para la carretera estricta, se unirán otros dieciséis metros a cargo del Ayuntamiento. La obra, como decimos en un principio, está terminada en su mayor parte y ayer mismo, una gran excavadora de "Cubiertas y Tejados" realizaba los trabajos de relleno junto a la Plaza, faltando un metro y medio excavo para alcanzar la rasante de la vía pública. Al propio tiempo que la excavadora cumple su cometido, una apisonadora viene afirmando el terreno para hacer posible la pronta colocación de balasto y consiguiente riego asfáltico.

La obra tiene un elegante detalle cual es el monolito que se alza a uno de los lados del puente. Sobrepasa los seis metros de altura y todo el —como su nombre indica— ha sido construido de piedra. De la noble piedra tarragonense se han extraído las piezas que vienen jalonadas por el escudo de Obras Públicas grabado por el escultor tarragonense Salvador Martorell, según diseño de Enrique Baixeras, mientras que en la cara opuesta, mirando hacia Tarragona, aparece en lo alto un bellissimo escudo de la Ciudad fechado en 1628 y la lápida de 1587 que perpetúa el arreglo del puente —"renovacio del pont sobre el Francolí" dice la inscripción— por los consules de la Ciudad. Finalmente en el mismo zócalo una lápida, amorosamente grabada por Martorell, nos informa que el nuevo puente, obra conjunta de los ingenieros Ramón Vidal y Juan Llansó, fue terminado el último día del pasado año de 1961. Bonito aspecto este del monolito que coadyuva a imprimir fisonomía a la obra, como delicado detalle constituye la preservación del grandioso plátano, en una de las orillas de la futura avenida con el desvío de la carretera. Albor que existe el propósito de iluminar dando así mayor ambiente al acceso a Tarragona. Acceso que, esperamos, dentro de unos años, constituya la gran avenida proyectada, eje del futuro ensanche de la población. — P E T R Ó F I L O

ACL_05/07/1962_335



▲ Plaza Imperial Tarraco. Vista de la avenida de Roma

1960_COACT_25

Importante industria

Hace días seguimos paso a paso las gestiones que venían realizándose para instalar en nuestra ciudad una importante industria. Pero la palabra dada a la Alcaldía de mantener el silencio a fin de no comprometer tales negociaciones —otras ciudades iban tras ello— ha sido cumplida hasta que ayer llegó a Tarragona el Boletín Oficial del Estado del día primero de los corrientes donde se publica el correspondiente anuncio. Puestos al habla con el Alcalde don Benigno Dalmau nos ha comunicado que, en efecto, las gestiones realizadas desde hace varios meses han cristalizado en el acuerdo de la empresa "Unión Española de Explosivos" de construir una gran fábrica en Tarragona. Con un capital de mil millones de pesetas se dispone a montar una factoría para la obtención a partir del acetileno de pirolisis de naftas, de acetaldehído y sus derivados. La industria será instalada en terrenos del Polígono municipal, siguiendo en dirección a La Canonja, solares adquiridos recientemente por el Ayuntamiento como ampliación del polígono existente, donde han sido construidas la serie de Industrias —"Punta Bici", "Acorbi", "Hispanoatlántica de Marmoles", Industrias Químicas de Tarragona"; "Seidensticker", "Siata" etcétera—, hasta la total enajenación de solares. Previendo otros asentamientos de industrias, el Ayuntamiento adquirió más terrenos ampliando considerablemente el polígono de Entrevias hasta alcanzar los límites del término municipal de La Canonja. Pues bien, en estos solares será donde la "Unión Española de Explosivos" instalará la nueva fábrica.

El anuncio publicado en el Boletín Oficial, solicita la debida autorización del Ministerio de Industria para la puesta en marcha de esta nueva fábrica. Independiente de ello y hasta tanto no se formule la escritura definitiva, la Empresa ha satisfecho al Ayuntamiento una parte del valor de los terrenos en concepto de paga y señal, al propio tiempo que formulado el proyecto definitivo de la fábrica. Los propósitos de la Sociedad es comenzar inmediatamente, una vez solventados los oportunos trámites para lo cual cuenta con los medios necesarios.

Hasta aquí pues la noticia estricta, sintetizada en el anuncio del "Boletín Oficial del Estado" correspondiente al pasado día primero de los corrientes. Esta buena nueva —que nos atrevemos a calificar de gran noticia— es de esperar que la semana próxima será confirmada con otra también de muchísimo interés para la ciudad y relativa asimismo a la instalación de una segunda importante industria que ha tenido que solventar una serie de dificultades. No podemos ser más explícitos y perdonémoslo nuestro silencio impuesto por el servicio que debemos a Tarragona.

La instalación de la "Unión Española de Explosivos" en Tarragona supone un paso firme en este proceso de industrialización del que felizmente somos testigos. Poco a poco aquellos proyectos que parecían un poco quiméricos se transforman en definitivas realidades y el polígono debe ampliar su superficie a fin de acoger a las empresas que solicitan instalarse en nuestra ciudad. Las optimas condiciones —puerto, electricidad a pie de fábrica, comunicaciones por ferrocarril y carretera, agua abundante, proximidad de los mercados de consumo— de la zona de Entrevias han sido comprobados por las empresas y ahí están la serie de factorías, en fase de producción o en curso de instalación, según los casos, que pregonan un esfuerzo y una inquietud de los que debemos sentirnos orgullosos.

PETROFILO

ACL_03/08/1962_336

DEPOSITO DE AGUA

Mientras se aborda el problema de abastecimiento de agua a la población, provocado por el crecimiento constante que sobredimensiona nuestras previsiones —recuérdese la solución imprimida con el Pozo Boronat por el Alcalde don Rafael Sanromá—, en la sesión última de la Permanente Municipal, "dióse por enterada la Comisión de las gestiones llevadas a cabo para la adquisición de terrenos en la Montaña de San Pedro de Saceladas con destino a la construcción de un nuevo depósito regulador para el servicio de distribución de agua potable a la capital y disponer a continuación de las mismas con el fin de que, acreditada la conveniencia de la construcción del expresado depósito, puedan seguirse los demás trámites necesarios para la ejecución de las obras con la urgencia precisa a fin de que pueda entrar en servicio antes del verano próximo". Hasta aquí pues la referencia de la sesión municipal que viene a refrendar lo manifestado en anteriores ocasiones.

Porque el problema no es de falta de agua precisamente, sino de la disponibilidad de unos depósitos reguladores lo suficiente capaces para ofrecer una reserva hidráulica que garantice cualquier circunstancia imprevista. Actualmente la población está abastecida mediante los caudales conjuntos procedentes de las minas de Puigpelat y Valle y los pozos de Franqués y Boronat. Asimismo no ha mucho el Ayuntamiento perforó un tercer pozo en las orillas del Francolí, muy próximo al nuevo puente con satisfactorios resultados. Agua pues poseemos y en abundancia. Pero como sea que el depósito de La Oliva es insuficiente para una población en creciente desarrollo se producen las dificultades actuales, agudizadas durante la época estival cuando el turismo invade nuestras playas y prácticamente duplica el consumo. Nos decían este pasado verano que la reserva hidráulica de Tarragona, permitía tan solo el uso ininterrumpido durante seis horas. De ahí los cortes nocturnos para recuperar el déficit registrado en el depósito. Para paliar en lo posible semejante situación, el Ayuntamiento proyecta construir nuevos depósitos con una capacidad que garantice una reserva para cuarenta y ocho horas. Porque no nos negarán Vdes. que cualquier avería en los motores elevadores, repercute inmediatamente en el normal suministro de agua. Entonces, al reducirse los caudales de entrada a La Oliva y proseguir igual el consumo, se produce el bache que lamentamos y que tanto afecta a los intereses turísticos de Tarragona.

El Ayuntamiento prepara un proyecto de envergadura, consistente en la captación de caudales del pozo perforado en las orillas del río, instalación de motores elevadores y colocación de nuevas tuberías de conducción hasta los depósitos reguladores. La segunda parte del estudio corresponde a la construcción de los nuevos depósitos bien sean en La Oliva o en la "Muntanyeta de Sant Pere de Saceladas", incluido todo ello en el presupuesto extraordinario actualmente en estudio por parte de la Corporación. — PETROFILO

CEPSA en Tarragona

Con referencia a la noticia que ofrecimos no ha mucho respecto a los proyectos de la Compañía Española de Petróleos en Tarragona, debemos manifestar que la citada Empresa va a invertir ciento cinco millones de pesetas en la nueva factoría que producirá anualmente 200.000 toneladas de asfaltos y 150.000 de "culbacks" destinado a las carreteras.

Las materias primas para los procesos de destilación —uno a presión y otro en vacío— procederán de la refinería de Santa Cruz de Tenerife y Venezuela habiéndose previsto el transporte de 140.000 y 200.000 metros cúbicos respectivamente de crudos asfálticos a refinería. — P.

ACL_25/10/1962_346

Nuevo proyecto de desviación ferroviaria

En las recientes declaraciones del alcalde de la ciudad, don Benigno Dalmau, fue enunciada una cuestión que interesa mucho a Tarragona cual es el proyecto de desviación del ferrocarril. A raíz de la visita del Ministro de Obras Públicas —hace tres años— se planteó formalmente el proyecto, habida cuenta la importancia progresiva de la zona del litoral como consecuencia de la afluencia turística y la posibilidad de rescatar el sector inmediato a la costa. Encomendado el proyecto a la 2.ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles, hace poco ha sido enteramente terminado, remitiéndose al Ayuntamiento una copia del indicado plano.

En síntesis estiman los técnicos la desviación del ferrocarril mediante la construcción de un túnel que atravesaría de parte a parte el promontorio rocoso sobre el que la ciudad se halla asentada. Para ello en las inmediaciones de la actual estación de Clasi-ficación situada en pleno polígono industrial, se incluiría el desvío que tendría entrada en las proximidades de La Pedrera para proseguir mediante túnel hacia el lado opuesto de la colina, desde donde continuaría por el valle de la Ermita de la Salud hacia la Ciudad Residencial, cantera romana de "El Trébol" y alrededores del Castillo de Tamarit y desembocadura del Gayá, donde se uniría al actual trazado. Asimismo prevé el proyecto la construcción de dos estaciones de gran y pequeña velocidad, una tercera estación destinada a viajeros y un apeadero, en lugar más inmediato al casco urbano.

La financiación de la obra supone un inversión de 350 a 380 millones de pesetas. Si bien resulta elevado su coste, existe un factor sumamente favorable para el desarrollo del proyecto, cual es la plus valía de los terrenos beneficiados por la desviación de la línea del litoral y la serie de solares resultantes como consecuencia de la desaparición de la actual estación ferroviaria. El Paseo Marítimo que la ciudad aspira desde hace tantos años sería una realidad. Una amplia avenida junto al mar en los actuales muelles de RENFE permitiría la construcción de una espléndida zona residencial en las proximidades del puerto a la par que la desaparición de los actuales terraplenes del ferrocarril, devolvería a las playas la autenticidad del paisaje adulterado por exigencias del trazado de la vía.

La Alcaldía refiriéndose a la obra manifestó que "aparte pueden encontrarse fórmulas financieras para la ejecución del proyecto que resuelvan la dificultad que suponen cifras tan elevadas es lo cierto que si los demás organismos que ahora han de intervenir y sobre todo el Consejo de Ministros continúa prestándole el apoyo a la idea, podemos abrigar la esperanza de que continúe su camino y se llegue a su realización". Hasta aquí pues, el estado de este proyecto que no dudamos en calificar de los más importantes que tiene planteados Tarragona. Suprimir las vías de debajo el Balcón del Mediterráneo ha sido siempre una vieja aspiración nunca alcanzada. Confeccionados los planos la desviación proyectada abre insospechadas posibilidades a la extensa zona del litoral que hoy solo intuímos al considerar la creciente importancia del turismo en la economía del país. — PETRÓFILO

ACL_21/11/1962_348



1965_AFC_07

Accidentes de circulación

Tenemos ante nosotros el "Boletín Informativo" que la Jefatura Central de Tráfico publica mensualmente. Corresponde la edición al mes de agosto —mes característico— por hallarse en pleno auge la temporada turística, siendo muy intensa la circulación rodada. En la tabla número del indicado Boletín queda demostrado el número de accidentes de circulación registrados en el país, debidamente especificados por provincias. En el indicado mes hubo que lamentar 3.315 accidentes con víctimas de los cuales 186 fueron mortales y 1.747 solo registraron daños materiales. El número de víctimas provocados por el tráfico fueron 5.030 de las cuales 209 correspondieron a muertos. Analizando los datos relativos a la provincia de Tarragona, comprobamos que en nuestras comarcas hubo 66 accidentes, de los cuales nueve eran mortales con un porcentaje de 104 accidentes y 10 muertos. En las carreteras se registraron 59 accidentes y 19 fueron solo con daños materiales mientras que en las zonas urbanas siete eran los accidentes y uno mortal. Datos lo suficiente elocuentes para que se forme una conciencia colectiva de prudencia y prevención contra los accidentes. El proceso de mecanización impone este tributo de sangre que viene causando más víctimas que muchas batallas famosas de la antigüedad. A nuestro entender dos son los factores dinamantes de estas estadísticas. En primer término impericia o imprudencia y en segundo lugar el estado de nuestras carreteras. Existe en nuestra provincia lo que no ha mucho un período alemán de Hamburgo calificaba de embudo y tapón. Nos referimos al tramo Hospitalet-Perelló Aldea, capaz por sí solo de ocasionar más accidentados que el resto de comunicaciones viarias provinciales. La carretera sigue el mismo trayecto y rasante de la Via Aurelia que comunicaba Roma con Cádiz, con la particularidad que aquello era obra de romanos con una circulación mirri-ma y a base de carros y hoy deben enfrentarse con semejante ruta no solo los grandes camiones de frutas que sirven el mercado barcelonés sino también los numerosísimos turistas, desesos de ganar las rutas del litoral levantino. Cuando se produce algún aguacero, indefectiblemente nuestra Casa de Socorro registra las consecuencias. Consecuencias graves en la mayoría de los casos, dado lo intrincado de la mencionada ruta que los vehículos se ven forzados a atravesar. Si este factor coadyuva en gran manera a aumentar el porcentaje de accidentes, otro no menos importante es el derivado de la escasa pericia del flamante conductor que ha estrenado coche nuevo o de aquel otro, cegado por el exceso de velocidad. Con la particularidad que muchas de las veces, aquel mismo vehículo que trasgrediendo las normas establecidas, circula lanzado por la carretera poco después lo encontramos estacionado ante cualquier establecimiento con el conductor tranquilamente sentado ante un aperitivo. Estos hechos y sobre todo la tremenda estadística de infortunios debería hacernos recapitular de la imperiosa necesidad de que toda prudencia es poca y que el Código de Circulación a todos nos obliga. El "Boletín Informativo" que acabamos de glosar, con la frialdad de las cifras, constituye una auténtica lección. — PETRÓFILO.

Planta para la fabricación de Sulfato de Aluminio

En el Ayuntamiento y suscrita por don Juan Campaña Ros, en calidad de director general de "Alaia Química Sociedad Anónima" se ha presentado una instancia solicitando licencia municipal para la construcción de una planta industrial para la fabricación de sulfato de aluminio en terrenos situados en la margen derecha de la desembocadura del Francolí, los mismos terrenos de La Alquitma". — P.

HT_29/11/1962_349

TARRAGONA EN EL MUNDO

El Dr. José Gramunt y Subileu, notario de Barcelona pero con el corazón en su ciudad natal, nos envía una carta y nota verdaderamente notable relacionada con las Tarragona que existen en nuestro planeta. Fue a raíz de la última exposición celebrada en la Ciudad Condal, bajo el epígrafe de "Barcelonas en el mundo" que el bibliófilo tarragonense, encontró unos datos sumamente interesantes. Se trata del "Memorial a Felipe IV por Juan Orpi, Gobernador y Capitán General Conquistador y Poblador de los Indios Cumanegotos" (hoy Venezuela) donde, textualmente se dice lo que sigue:

"Fundó a una legua de Cumanegoto que viene a ser el corazón de estas provincias una ciudad a quien dió el título de Nueva-Barcelona y dieciséis leguas de allí otra ciudad con título de Nueva-Tarragona para que estas poblaciones de España sean freno a los naturales seguridad de su obediencia, terror de los rebeldes de Olanda que constantemente fatigan aquellas costas.

Desde el año 1637, en que se fundó Nueva-Tarragona"...

Además de esta Tarragona, perfectamente localizada en Venezuela y la Terracina de Italia situada en la región etrusca y de la que puede derivar el nombre de nuestra ciudad, también nos informa nuestro buen amigo de que en el sur de la República Argentina existe otra población con el nombre de Tarragona. Tal vez sería buena la ocasión para que nuestro admirado Fray Francisco María Piquer colaborador del Diario, actualmente residente en la Pampa argentina, concretamente en Intendente Alvear, extremara sus investigaciones y nos ofreciera un amplio reportaje sobre la vida, fisonomía urbana, demografía y demás características de esta ciudad homónima tan lejana a nosotros.

Asimismo aprovechamos la ocasión que nos brindan las notas facilitadas por el Dr. Gramunt, para hacer un llamamiento de buena voluntad a nuestros lectores a fin de recopilar la documentación suficiente que nos permita celebrar una exposición donde serían dadas a conocer a nuestros conciudadanos aquellas Tarragona que por el mundo han sido — PETROFILO.

ACL_04/12/1962_350

Desbordamiento portuario

En una de nuestras crónicas últimas hacíamos hincapié a las dificultades que experimenta nuestro puerto como consecuencia de un exceso de mercancías acumuladas. Contratiempos que se traducen en pérdidas y daños habida cuenta que muchos productos —leche en polvo, cemento, maíz, harina de carne y pescado entre otros— están sometidos a la acción de los elementos de la naturaleza por falta de espacio en el interior de los tinglados. Estas circunstancias, agravadas a medida que se acentúa la marcha portuaria, son motivo más que suficiente para arbitrar una solución que no es otra que el debido acondicionamiento de nuestros muelles, mediante la adquisición del utillaje preciso, habilitación, completa del Transversal y construcción de almacenes y depósitos adecuados. El puerto no puede estar sometido a los vaivenes de una administración consigna —uno de los lastres con que se enfrenta el país para integrarse con Europa— que suministra los créditos con cuantías. La Junta de Obras —organismo administrador y responsable de la buena marcha portuaria —debe asumir el papel que le corresponde enfrentándose abiertamente con el problema. Nuestro puerto —lo decíamos no ha mucho— está desfasado y sus instalaciones resultan onerosas y anacrónicas. Onerosas por las pérdidas que suponen en las mercancías tal estado de cosas y anacrónicas porque existe utillaje que ha cumplido con creces su función y precisa su desmonte y sustitución. Falta gruas, carretillas y coches gruas que permitan una mayor movilidad y eficacia. Muchas veces los buques tienen que atracar en el Transversal inoperante por carencia de espacio en los restantes muelles y las dificultades se acumulan a medida que el tráfico crece.

Y como ejemplo de cuanto decimos, basta manifestar que ayer, jueves día 6, el puerto experimentó el "record" de todos los tiempos sobrepasando las cifras de 1959, año de máxima actividad. Permitásenos las siguientes cifras y comprenderán nuestros lectores la razón de los argumentos expuestos:

Año 1959	1.172.000 toneladas
Año 1960	950.000 "
Año 1961	1.168.000 "

Pues bien, ayer, repetimos, el puerto sobrepasó la cifra exacta de 1.175.000 toneladas, esperándose que, de proseguir la misma marcha, nada de particular tendría alcanzara el millón y cuarto al cerrar el ejercicio.

Por todo ello, creemos debe realizarse las gestiones precisas a fin de disponer de los recursos —operación crediticia, emisión de obligaciones u otra fórmula— que permitan, de una vez, terminar con tal estado de cosas. — PETROFILO.

ACL_07/12/1962_351



△ Puerto. Vista aérea

1962_ICC_05

1963

“Para reflejar el clima existente solo citaremos una anécdota ocurrida hace escasos días. Un propietario agrícola de un pueblo próximo a la capital encuentra a un convecino en plena calle, quien adivina su estado de ánimo al manifestarle que acaba de salir de casa del notario. Estaba en lo cierto, acababa de adquirir cuatro pisos en la Plaza de Mossen Cinto Verdaguer, dos de ellos acabados y los dos restantes en curso de ejecución como consecuencia de haber vendido una viña afectada por la instalación de una gran factoría. Estas inversiones y consiguiente afluencia de capital son el motor de expansión que registramos, de la que es fiel reflejo el informe-Memoria de la Comisión de Fomento glosado en esta crónica.”

Petrófilo, 08/03/1963, “Boom Tarraconense”.

“Problema de crecimiento los que tiene planteados Tarragona. Pero problemas, en definitiva, que requieren una pronta solución. La expansión urbana como consecuencia de la creciente industrialización, auge portuario y movimiento turístico –los pilares básicos del actual periodo tarraconense– lleva aparejado una serie de cuestiones que precisan medidas eficaces y adecuadas. La construcción experimenta una fuerte marcha aun cuando apuntan amagos de saturación por lo que al litoral se refiere, pues ha sido de tal importancia la obra realizada que comienza a notarse un exceso de oferta en todos los órdenes.”

Petrófilo, 28/09/1963, “Problemas de crecimiento”:

La población autóctona de la ciudad, los propietarios de terrenos y la sociedad civil en general se ven obligados a adaptarse rápidamente a una situación económica muy dinámica, inflacionaria y de gran calado. Así, Petrófilo bautiza como “*Boom*” el progreso industrial y de modernización de las infraestructuras de la ciudad. Surgen los primeros síntomas de colapso de una ciudad que digiere a trompicones este desarrollo económico y urbano. Situación que se repetirá cuarenta años después (2003) y ante la que la ciudad tampoco supo ver ni reaccionar con suficiente antelación.

NUEVAS INDUSTRIAS

Por mor de la gripe que afecta a tantos hogares tarraconenses hemos permanecido al margen de toda actividad ciudadana durante los días últimos. Jornadas de gran significado en el orden espiritual, con la solemne apertura del Año Jubilar Paulino y en el orden económico con el acuerdo del Consejo de Ministros último por el que se autoriza a la Compañía Española de Petróleos la instalación en Tarragona de una fábrica de asfaltos. La noticia no ha sorprendido a los tarraconenses porque se esperaba desde hacía unos meses cuando la citada Compañía adquirió importantes terrenos entre los términos municipales de La Canonja y Tarragona. Hacía tiempo que CEPSA deseaba instalarse en la ciudad y nosotros —dentro de lo que cabe publicamos algunas referencias, transmitidas de "Diario de Barcelona", donde en la sección dominical "Puntos de Vista", el ilustre financiero rescuense don Francisco Recasens, uno de los fundadores de la indicada Compañía, nos daba la pauta de los propósitos abrigados. Proyectos que van más allá de una simple fábrica de asfalto, por cuanto constituyen el trampolín de la refinería que Cataluña necesita y que CEPSA apunta con esta primera planta. Nada objetamos antes bien nos congratulamos de estos proyectos de industrialización, pero tememos por la polución de productos petrolíferos sobre nuestras aguas y costas. Existe una industria en pleno desarrollo cual es la turística que acude a nuestras playa atraída por una serie de factores, uno de los cuales es la nitidez del mar. La amplia concha del rrcó de Salou, Salou mismo y la cadena de playas de nuestro litoral, deben ser salvaguardadas de posibles contaminaciónes o molestias. Ciertamente que la fábrica de asfalto no se instala junto a la costa sino unos kilómetros al interior, pero aún así deben tomarse las precauciones que sean precisas a fin de garantizar la pureza de las aguas. Factores económicos así lo aconsejan como estos mismos factores hacen apetecibles las instalaciones industriales. Relacionado con la instalación de esta factoría la construcción de un muelle de recepción de productos, es otro de los objetivos de próximo alcance. Será la misma Compañía la encargada de construirlo en la desembocadura del Francolí previo el correspondiente convenio con Obras del Puerto, incrementando el tráfico portuario en cerca de 300.000 toneladas anuales, debido a la importación de materias primas de la Refinería de Tenerife y de las pertenencias que CEPSA posee en Venezuela.

Esta Empresa con "Pirelli" y "Unión Española de Explosivos", constituirán los fundamentos básicos de la futura expansión tarraconense. Y al decir tarraconense no nos referimos a la Tarragona estricta sino que abarcamos buena parte del Campo de Tarragona —Reus incluido— que se beneficiará al igual que nosotros de estas instalaciones. El volumen dinerario que suponen estas industrias supera con mucho los siempre limitados de una pequeña ciudad. Por eso decimos Campo de Tarragona y Reus porque a todos nos afecta.

"Unión Española de Explosivos", tiene en marcha su proyecto definitivo habiendo recibido las correspondientes licencias por parte de la administración, como asimismo indicado los planes de presentación del gran complejo que prepara. Y prueba de ello es que al amparo del etileno que fabricará Explosivos en Tarragona, la empresa asturiana "Derivados del Coque" ha solicitado permiso para montar una industria en nuestra ciudad, con objeto de producir óxidos y glicoles etilénicos. El capital a invertir será de 300 millones de pesetas.

Estas son las noticias relacionadas con nuestro proceso de industrialización. Noticias ciertamente hislagüeñas y que preparan los caminos para convertir a Tarragona en uno de los núcleos industriales más importantes de Cataluña. — PETRÓFILO

"BOOM" TARRACONENSE

A juzgar por los informes emitidos en el transcurso del Pleno Municipal de anteanoche, la prosperidad tarraconense ha desbordado todas las previsiones. En nuestros veinte años de pulsar la Ciudad a través de estas columnas, forzoso es manifestar que momento como el actual no lo habíamos conocido. Hay que remontarse, como mínimo a los últimos veinte años del pasado siglo para hallar un período similar al presente. En aquel entonces —concretamente en 1885— la Ciudad vio inaugurar la Plaza de Toros y poner en servicio el tranvía de mulas. Al unisono de aquel auge provocado por el comercio y supervaloración en las cotizaciones de vinos, surgieron muchas edificaciones que todavía hoy imprimen el mayor empaque a nuestra primera Avenida, aquella "Explanada" de nuestros abuelos.

Tarragona se halla en un momento de expansión, de franca expansión. Y prueba de ello la tenemos en la lectura de la Memoria resumen de la Comisión de Fomento cuando especifica que en el arreglo, urbanización y pavimentación de calles y plazas se invirtieron el pasado año la cantidad de 6.556.000 pesetas, presupuestadas nutridas con fondos propios. Pero aún con ser importante ello, mayor significación tiene la puesta en servicio de 861 viviendas en el transcurso de doce meses, además de 100 apartamentos en las proximidades de la costa, 110 permisos para nuevos rótulos luminosos, ascendiendo en total a 1530 los expedientes de la Comisión. Pero si 1962 separo estos datos, fielmente reflejados en la Memoria en cuestión, según vemos la marcha del actual ejercicio, serán más de mil el número de viviendas habilitadas en el transcurso del año. El "boom" tarraconense es una realidad y de ahí la serie de problemas surgidos por crisis de crecimiento. Entre ellos el del agua vitalísimo y al que se quiere dar una pronta solución, mediante la construcción de un depósito en la "Muntanyeta de Sant Pere" de gran capacidad, unido a una intensificación y renovación de las tuberías de distribución de agua.

Varios son los factores que contribuyen a este auge. En primer término la afluencia turística con la secuencia de inversiones de capital que, a su vez, se traducen en la realización de intensos trabajos y la falta de mano de obra y consiguiente aumento en los jornales. Otro factor es la expansión de la actividad portuaria con una muy notable entrada y salida de buques y un altísimamente en muelles y almacenes. Esta gran industria tarraconense que es el puerto proporciona pingües beneficios, distribuyéndose elevadas sumas en concepto de jornales. Finalmente el proceso de industrialización, iniciado hace cinco años, con plena colocación por parte de la masa laboral y una supervalorización de terrenos cuyas fincas han pasado automáticamente del concepto rústico a la propiedad urbana. Una verdadera revolución en la estructura agraria del término de Tarragona y limitrofes, particularmente los de Vilaseca y La Canonja y una actividad inasitada en las notarias con la enajenación de fincas y enriquecimiento por parte de los propietarios beneficiados.

Para reflejar el clima existente solo citaremos una anécdota ocurrida hace escasos días. Un propietario agrícola de un pueblo próximo a la capital encuentra a un vecino en plena calle, quien adviña su estado de ánimo al manifestarle que acaba de salir de casa del notario. Estaba en lo cierto, acababa de adquirir cuatro pisos en la Plaza de Mossen Cinto Verdazuer, dos de ellos acabados y los dos restantes en curso de ejecución como consecuencia de haber vendido una viña afectada por la instalación de una gran factoría. Estas inversiones y consiguiente afluencia de capital son el motor de la expansión que registramos, de la que es fiel reflejo el Informe-Memoria de la Comisión de Fomento glosado en esta crónica. — PETRÓFILO.

ACL_08/03/1963_357

ACL_29/01/1963_355

INDUSTRIA PETROQUIMICA

Al comentar hace unos días el reciente acuerdo municipal de fusión de los municipios de La Canonja y Tarragona decíamos que una de las principales causas que aconsejaron la puesta en marcha del expediente de anexión, fue la creciente industrialización de Tarragona que rebasa los límites estrictos de nuestro término para adentrarse al vecino.

Esta circunstancia viene confirmada por dos importantes noticias publicadas una por la prensa de Barcelona —la referente a las actividades de Unión Española de Explosivos— y una segunda noticia que reproducimos textualmente del número "Actualidad Económica" correspondiente al pasado día 20 de los corrientes. Dice así: "Sabemos que Dow-Unquinesa y Cepsa en nombre de Olefinas S. A., Sociedad actualmente en constitución, han recabado del Ministerio de Industria la pertinente autorización a fin de trasladar a Tarragona, el permiso que posee para instalar una planta de cracking de naftas destinada a la producción de etileno, propileno y butadieno. Como es natural, ambas Sociedades han solicitado, también, la modificación del expediente en tramitación iniciado a finales de 1962, para ampliar su permiso actual hasta 250.000 toneladas de naftas y 60.000 de etileno en el sentido de sustituir el emplazamiento de la planta en Somorrostro, pasándolo a Tarragona.

Tenemos entendido que Dow-Unquinesa y Cepsa han adquirido ya más de cincuenta hectáreas de terreno en la citada ciudad catalana para el proyecto petroquímico conjunto y para las plantas petroquímicas de Dow-Unquinesa. Como se sabe el capital de Olefinas será aportado mitad por Dow-Unquinesa y el restante 50 por 100 por la Compañía Española de Petróleos. La nueva Sociedad abordará, partiendo de naftas residuales de refinería, la fabricación de materias primas tan importantes para la moderna industria química como son el etileno, el propileno y el butadieno. El proyecto ha sido finalizado ya en los Estados Unidos por los colaboradores de Ingeniería de Dow-Chemical y de las dos Sociedades españolas antes citadas, estando próximo a entregarse a varias Compañías de Ingeniería para que puedan estudiar sus ofertas de construcción.

La planta de Tarragona será la primera de España en el importante campo de la industria química orgánica. Partiendo de las materias primas producidas por Olefinas, Dow-Unquinesa, iniciará inmediatamente la producción de plásticos tan importantes como el polietileno —tanto de baja como de alta densidad— y polipropileno. Aparte, están previstos otros proyectos conjuntos, en colaboración con la Española de Petróleos y otras Compañías que ya han mostrado su interés o pueden mostrarlo en el futuro para el empleo del etileno, propileno y butadieno producidos en las instalaciones propiedad de "Olefinas".

Hasta aquí pues la información publicada en "Actualidad Económica" y que su sola lectura nos releva de cualquier comentario, pues es lo suficientemente expresiva para conocer los amplios planes y propósitos abrigados. — PETROFILO.

ACL_24/04/1963_358



▲ Cepsa. Vista aérea

1964_100_11

Otra factoria petroquimica

En nuestra crónica última hacíamos referencia a los proyectos que abrigan Dow-Unquinesa y Compañía Española de Petróleos, para instalar en Tarragona una factoria destinada a la obtención de productos derivados del petróleo. Pero en realidad son dos los complejos petroquímicos proyectados en nuestro término municipal y en el vecino de La Canonja, según deja ver la noticia, publicada por los diarios barceloneses hace pocos días. La nota dice textualmente así:

"La Unión Española de Explosivos en nombre de una sociedad a constituir conjuntamente con la Royal Dutch Shell y la Farbwerke Hoechst, ha presentado ya a los organismos correspondientes del Ministerio de Industria el proyecto definitivo para la factoria de Tarragona.

El plan a desarrollar consiste en la fabricación de:

Acetaldehído	21.000 tons. por año
Butanol + Octanol	7.000 "
Acido cianhídrico	2.000 "
Acido Acético	10.000 "
Acrilonitrilo	2.000 "
Cloruro de vinilo	30.000 "
Metanol	20.000 "

así como los subproductos de la pirólisis de naftas de petróleo.

Además el traslado de las instalaciones de Derco S. A. de La Felguera a Tarragona buscando etileno petroquímico, se hará en íntima conexión con este plan de tal forma, que se obtendrán en Tarragona, 6.000 toneladas por año de óxido de etileno, en parte como tal y en parte transformado en sus derivados, tales como glicoles, etanolaminas, éteres glicólicos, etc.

La primera materia fundamental para todas estas fabricaciones será la nafta ligera, subproducto de las refinerías de petróleo.

Ante la eventualidad de un aumento de las posibilidades de consumo del mercado español sobre lo previsto y de las exportaciones de algunos productos, parece que se han calculado las instalaciones en general con cierta flexibilidad que permita su fácil ampliación en un futuro próximo.

Las inversiones se estiman, al parecer, en unos 2.000 millones de pesetas. Las participaciones de capital en divisas de Shell y Hoechst, permitirán adquirir los equipos que sea inevitable importar sin que el Instituto Español de Moneda Extranjera tenga que destinar divisas a este fin.

Supone este plan industrial trabajo para unas seiscientas personas en la propia factoria, más las que absorban las industrias que se creen alrededor, para auxiliar a la factoria principal, tanto durante la construcción como después durante el funcionamiento.

Se espera que esta importante iniciativa sea un gran foco de desarrollo industrial que haga evolucionar muy rápidamente la estructura económica del área de Tarragona.

Parece que las obras de infraestructura y de aprovisionamiento de servicios se van a iniciar en breve plazo".

Esta es la información facilitada por la misma empresa a los periódicos barceloneses, que nos complacemos en reproducir por lo que vale y representa para el futuro no solo de nuestra ciudad sino también de su comarca. — PETROFILO

ACL_25/04/1963_359

Desvío del Francolí

Con motivo de la reciente visita de S. E. el Jefe del Estado, en los Salones de la Diputación, entre otros planes y proyectos, figuraba el anteproyecto de desviación del Francolí.

El creciente movimiento portuario y la necesidad de ampliar las actuales instalaciones para absorber el volumen de mercancías, particularmente aquellas importadas desde el exterior o en régimen de cabotaje, aconsejan llevar a cabo el gran proyecto de características parecidas al que se desarrolla actualmente en Valencia. Aun cuando el peligro de inundaciones no es tan acusado, los tarraconenses recuerdan todavía la riada de Octubre de 1930, que provocó tantos destrozos en la zona portuaria y barrio marítimo del Serrallo, con su escuela de víctimas. En realidad nuestro puerto precisa la desviación, en primer término para ocupar los terrenos del cauce y evitar con ello la acumulación de materiales de sedimentación que merman calce a la bocana. Sin la plena realización de este proyecto no puede pensarse seriamente en una ampliación adecuada, pues la actual escollera solo permite la construcción de un nuevo muelle, comprendido entre el Paralelo y la Casa de Prácticos), aparte el total acondicionamiento del de Levante y la transformación en muelle comercial del dique de defensa, destinado hoy a la descarga de materiales explosivos.

Otro factor no menos importante de este plan, cuyo anteproyecto ha sido realizado por el Ingeniero don Juan Liansó, afecto a los Servicios Técnicos de la Diputación Provincial, es la instalación de nuevos depósitos y almacenes a pie de muelle, dadas sus características relacionadas con la importación de materia prima. Así, no hace muchos años, fue "Edegrasa" la que construyó tres depósitos cilíndricos de 2.000 metros cúbicos de capacidad, para la recepción de aceites de soja y el pasado año entró en servicio la estación receptora de latex líquido, única en España, con dieciséis depósitos de capacidad total cifrada en 620 metros cúbicos y una tubería directa para la descarga de los buques procedentes del Extremo Oriente. Por si estas instalaciones no fueran completadas con los aspilleros y el varadero de Obras del Puerto, a otra factoría —"Indujosa"— le ha sido otorgada la correspondiente concesión para ocupar 1.218 metros cuadrados de superficie, con el proyecto de instalar un silo de 15.000 toneladas de capacidad, destinado a la recepción de harina de soja y otros productos oleaginosos.

Estas circunstancias aconsejan el planteamiento de la desviación del río Francolí, prevista en sus 2.500 metros finales. Desde el "Molí de l'Horta" el río sería encauzado hacia la parte sur de las huertas de Tarragona, desembocando sus aguas en el Riu Clar. Obra importante por su gran envergadura, pero necesaria para facilitar la expansión del puerto. Porque solo la Compañía Española de Petróleos precisa de un muelle propio para la descarga de 630.000 toneladas de productos petrolíferos destinados a las factorías de transformación y según la marcha de la zona de influencia del puerto —región de Lérida, industrialización de la provincia y riqueza potencial del Alto Aragón— no tardarán muchos años en que el puerto reciba entre 3 millones de toneladas, circunstancia que impone la realización de las obras necesarias para duplicar su capacidad de atraque.

PETROFILO

ACL_04/07/1963_362

Vitalidad Tarracónense

Ayer noche fue inaugurada la Expositur y la Exposición del Bimilenario de la Ciudad. Dos certámenes de categoría cuya visita recomendamos a nuestros lectores. Dicha visita, en verdad, es necesaria, para admirar lo mucho y bueno que se exhibe en ambos certámenes. La Expositur, trasladada desde Madrid como etapa intermedia para su exhibición en el extranjero, es un conjunto inteligentemente condensado de las posibilidades turísticas de España. Todas las provincias y regiones están representadas, ofreciendo mediante bellas y cuidadas fotografías —muchas de ellas en color— lo más atractivo de cada lugar, unido a reproducciones, objetos de artesanía, maquetas y dioramas. Siguiendo el itinerario de las des plantas de las Escuelas de Saavedra, puede uno darse perfecta cuenta de los atractivos que encierra cada comarca y región. Zona de grandes contrastes nuestro país, fielmente plasmados en los diferentes stands que forman agradable y sugestivo conjunto.

Mientras Expositur muestra su calidad en el Grupo Escolar de Saavedra y claustros del Instituto, en el primer piso de este centro docente ha sido instalada la Exposición de Bimilenario de la Capitalidad tarraconense. Capitalidad conferida por Julio César con ocasión de la guerra civil contra los generales de Pompeyo, tras su derrota de Herta. Tarraco, en aquel caso fue partidaria de Cayo Julio, premiando el Emperador su fidelidad con el otorgamiento del título de Colonia. En la Exposición que comentamos y mediante varias maquetas, el visitante puede cerciorarse de la evolución de la ciudad desde los tiempos iberos hasta nuestras fechas. Mediante aportaciones de los Muzes Molas y de la Ciudad —precioso caso de gladiador expuesto en una de las vitrinas—, se ha conjugado la parte puramente arqueológica con aquella otra, ornamental y decorativa. Citas antiguas, testimonios de textos clásicos, nos sitúan en la Tarragona de los tiempos ibéricos y romanos mientras en otras salas se sintetiza el periodo medieval con dos preciosas maquetas del Castillo de Tamarit y Monasterio de Poblet, aparte un serie de objetos, libros, pergaminos, documentos y paneles explicativos.

Todo ello —Expositur y Bimilenario— ofrecido con mucho acierto. Cabe esperar una afluencia numerosa porque los temas bien lo velen, uniéndose ello a la sección comercial instalada en el Mirador de Saavedra y Campo de Marte.

Agradece esta crónica hemos titulado "Vitalidad tarraconense", porque Tarragona alcanza su plenitud en estas jornadas de Agosto. Rehegando la Ciudad por todas partes, con la costa repleta del turismo nacional y extranjero, otras exposiciones se han incorporado a la Feria. Nos referimos a la de Arte Sacro, espléndida y una verdadera joya para los amantes del arte moderno y antiguo, presentada en el Colegio de las Religiosas Teresianas en plena Rambla y la del Año Jubilar Paulino exhibida en las bóvedas romanas de San Hermenegildo. Unese a ello las exposiciones particulares que se suceden ininterrumpidamente en la Sala del Sindicato de la Iniciativa y Guardia, el stand de los alumnos becarios de la Diputación en la Feria y aquellas otras iniciativas —Festivales de Tarragona— y convendremos que en ninguna época del año, pueden ofrecerse semejantes manifestaciones en un periodo que no hace muchos años se caracterizaba por aquel clásico marasmo, tormento de cronistas que no sabían qué escribir en los periódicos.

El turismo ha transformado el aspecto de la Ciudad, creando nuevas fuentes de riqueza, aun cuando los tarraconenses nos resentimos de ello, dado los precios que alcanzan las mercancías. Pero de este tema será mejor hablar en otra ocasión, pues es problema que afecta grandemente nuestras economías creando desequilibrios difíciles de solucionar. — PETROFILO.

ACL_16/08/1963_365

Industrialización de la soja

En nuestra zona portuaria han dado comienzo las obras de construcción de un silo con una capacidad de 15.000 toneladas. Adjudicando el proyecto a la Empresa "Entrecanales y Tavora", el inicio de los trabajos de replanteo permiten augurar para fecha próxima la aceleración de la obra, pues se dispone de un plazo de ocho meses para su conclusión. El proyecto de silo está presupuestado en 25 millones de pesetas y será levantado en la desembocadura del Francolet junto a las instalaciones de "Edegrasa" y "Latex", almacenando la materia prima procedente de Norteamérica.

Constituye la plena realización del proyecto, el primer paso para instalar la planta de extracción para el tratamiento de semillas oleaginosas, primera que se construye en España, para lo cual se han aprobado los planes definitivos tanto de obras de estructura de la futura factoría como de maquinaria a importar. La posición del puerto y su zona de influencia, en región de fuente constante por la densidad demográfica; las excelentes comunicaciones hacia el interior de la Península y Levante; la concentración de grandes avícolas, han sido las principales razones que han influido en la elección de nuestra plaza por parte de "Indusoja" para construir esta fábrica en nuestra zona industrial.

La producción inicial de la nueva planta, para lo cual han sido solicitadas las correspondientes licencias a los Ministerios de Industria y Obras Públicas —en este último caso en orden a la ocupación de terrenos de la zona portuaria— será la resultante de emplear unas 120.000 a 150.000 toneladas de materia prima por año, año cuando las nuevas instalaciones tendrán una capacidad suficiente para ser utilizada hasta las 200.000 toneladas en un futuro próximo. El 50 por ciento del capital social es aportado por Cargill Inc. de Minneapolis (Estados Unidos), una de las primeras firmas mundiales en la producción de aceites y harina de soja y el 50 por ciento restante es capital nacional. Las obras de instalación de la fábrica extractora ascienden a 55 millones de pesetas.

La nueva planta cuando se encuentre en pleno funcionamiento, será una de las más modernas y la mayor de las fábricas extractoras de semillas de Europa y su producción permitirá superar el déficit de aceite de oliva que registran nuestros mercados, facilitando a la par la exportación hacia diferentes países.

Si a ello unimos las instalaciones de "Edegrasa", con sus grandes depósitos, destinados a la recepción de aceites, fácilmente comprenderemos que Tarragona y su puerto constituirán la zona de mayor importancia de nuestro país por lo que a la importación de semillas y aceites de soja se refiere. — PETROFILO.

ACL_29/08/1963_367



1959_AFC_10

Fábrica de Tabacos

Todos los años por estas fechas solemos escribir una glosa referente a la Fábrica de Tabacos, cuyo Grupo de Empresa celebra la festividad de Santa Rosa, su excelsa Patrona. Muchas y varias cosas hemos escrito acerca de la influencia de la factoría en la economía tarraconense y quisiéramos hoy hablar de algo tan importante cual es la evolución de la fábrica, el primer gran complejo que poseyó Tarragona en los años 20. Porque para comprender con todo su alcance la influencia de la factoría, cabe situar las realidades de una Tarragona, que había recibido no pocos beneficios de la primera Guerra Mundial. Hacía poco que se había terminado el Mercado Central y comenzaba la edificación de casas en dirección a la Plaza de Corsini —primera expansión urbana del siglo—, cuando llegó a Tarragona la noticia de que la Compañía Arrendataria de Tabacos había decidido instalar dos grandes fábricas, una de ellas en Tarragona y la segunda en Málaga. Excusamos decir la repercusión que tuvo en la opinión pública un impacto de semejante importancia, toda vez que aquella fábrica debería significar un aliciente para el comercio e industrias locales. Justo es consignar los inestimables servicios que rindió a Tarragona el Conde del Asalto, entonces Senador del Reino que supo encauzar nuestras aspiraciones hasta transformarlas en bellas realidades.

Elegido el lugar de emplazamiento en zona de porvenir industrial como el tiempo ha confirmado, tuvieron que adquirirse los terrenos, no sin dificultades, pues constituían magníficos cultivos de avellanos y huerta con la secuencia de muchas familias que se ganaban la vida mimando, más que trabajando, aquellas tierras. La Arrendataria, aparte la indemnización correspondiente prometió emplear en la futura fábrica a los vecinos desahuciados o sus hijos para paliar, en lo posible los perjuicios inherentes a la desaparición de cultivos.

Hechos pues con la fábrica proyectada y en curso de construcción. Casi cerca de cinco años se emplearon en las obras, coincidiendo aquellos trabajos con una época de gran prosperidad tarraconense pues a la Tabacalera, se unieron los trabajos de construcción del Muelle de Levante, denominado de Alfonso XIII, el Puerto Marítimo de La Sabinosa y el desarrollo del plan de urbanización y ensanche de la ciudad, previo la confección por parte del Ayuntamiento de un empréstito por valor de 1.000.000 de pesetas, cantidad fabulosa que al decir de muchos tarraconenses con mentalidad conservadora "empenyava Ca la Ciutat per toda la vida".

Concluida la magnífica factoría, una desgracia inopinada puso a prueba aquellas dependencias. Nos referimos a la "riuada" del Francolet en Octubre del año 30, con su secuela de víctimas y destrucciones. La Tabacalera sufrió graves daños que fueron prontamente reparados hasta permitir, al cabo de un año, la iniciación de los trabajos previos para la instalación de las primeras máquinas de elaboración de cigarrillos. Una plantilla incipiente de muchachas se hizo cargo en 1932 de la maquinaria, comenzando a producir a las órdenes del inolvidable ingeniero don José Trulla Pla-guella.

Fero no debían terminar los infortunios para la factoría, pues nuestra guerra y los consiguientes bombardeos aéreos —34 proyectiles de aviación cayeron en el recinto de la Tabacalera—, unido al desmantelamiento de la maquinaria desorganizaron de tal forma el funcionamiento de las distintas naves y talleres, que en Enero de 1939, la fábrica había dejado de existir como tal.

Poco a poco fue reorganizándose; se recuperaron las máquinas trasladadas a diferentes poblaciones de la provincia de Barcelona y se repararon destrozos y desperfectos. Gradualmente y a medida que ascendía el consumo fueron superadas toda clase de dificultades: carencia de tabaco, restricciones eléctricas, falta de utillaje adecuado —hasta ofrecernos la plenitud actual con una maquinaria modernísima y una plantilla técnica y obrera competentes.

Y lo que es más importante: una producción en franco crecimiento que viene a significar la tercera parte en la elaboración del consumo total de tabaco en España. — PETROFILO.

ACL_30/08/1963_368

< Tabacalera. Vista aérea

Problemas de crecimiento

Problema de crecimiento los que tiene planteados Tarragona. Pero problemas, en definitiva, que requieren una pronta solución. La expansión urbana como consecuencia de la creciente industrialización, auge portuario y movimiento turístico —los pilares básicos del actual período tarracconense— lleva aparejado una serie de cuestiones que precisan medidas eficaces y adecuadas. La construcción experimenta una fuerte marcha aún cuando apuntan amagos de saturación por lo que al literal se refiere, pues ha sido de tal importancia la obra, realizada que comienza a notarse un exceso de oferta en todos los órdenes. Asimismo la orden del Gobierno suspendiendo los créditos para las construcciones de primera categoría, se dejará sentir prontamente, pues sabemos que han sido varios los proyectos momentáneamente cancelados. Aun así la expansión urbana proseguirá pues la serie de planes industriales en curso de gestación unos y en plena realización otros, traerán consigo una mayor demanda de mano de obra con la consiguiente inmigración.

La principal cuestión que tiene actualmente planteada nuestra ciudad es la relativa al abastecimiento de aguas. Los depósitos de La Oliva han quedado pequeños, resultan insuficientes para una población con un acusado censo de crecimiento demográfico. Pensar que solo tenemos una reserva hidráulica para seis horas y cada día que cualquier avería paralice los motores elevadores, la población se encontrará inmediatamente desabastecida. Es un problema grave que solo puede resolverse construyendo nuevos depósitos que permitan una mayor cantidad de agua en reserva. Para ello, el Ayuntamiento debe acudir al crédito pues con los recursos propios es imposible acometer semejante empresa. Plan de envergadura, confeccionado por el ingeniero Paz Maroto que viene gradualmente desarrollándose por lo que a renovación de tuberías se refiere, según nos demuestran las certificaciones de obras aprobadas por la Comisión Municipal Permanente.

Otra cuestión no menos importante es la prolongación y total urbanización de la Avenida de Cataluña. Hasta el momento presente aquel sector se hallaba en la fase que media entre las afueras y casco urbano. Pero con la construcción del grupo de viviendas de la Caja de Pensiones que toca a su fin, la zona noroeste de la población adquiere una importancia que no tenía. Momento pues es llegado de estudiar esta obra, con el complemento de la urbanización del Campo de Marte y el Auditorium, si bien este proyecto puede ejecutarse canalizando las gestiones al margen del Banco de Crédito Local. Playas, nuevo alumbrado, pavimentaciones y otros proyectos no menos importantes, están siendo integrados en el presupuesto extraordinario que ha aprobado la Corporación. Operación crediticia que se acerca a los ochenta y cinco millones de pesetas, cantidad acorde con la etapa de crecimiento fuertemente acusada.

Desde el punto de vista espectacular el turismo ha transformado la población —es fenómeno de todo el litoral catalán— pero nos interesan las riquezas básicas —industrialización, puerto regadío— porque la afluencia extranjera puede derivar hacia otros países haciendo inservibles las actuales instalaciones. Pero aún así lo importante del caso es registrar este movimiento expansivo aun cuando no desconocemos los problemas que supone. — PETRÓFILO

ACL_28/09/1963_369

Desarrollo tarracconense

Interesante en grado sumo la conferencia de prensa celebrada en el mediodía de ayer en el despacho de la Alcaldía bajo la presidencia del Gobernador Civil. Como homenaje a S. E. el Jefe del Estado con motivo de su onomástica, el Sr. Fernández Martín, expuso a los informadores la serie de proyectos en gestación unos y en curso de ejecución los demás, capaces, por sí solos, de transformar la estructura económica de buena parte de nuestra Provincia. Destaca por su importancia el complejo químico que se construirá en los términos municipales de Tarragona y La Canonja y del que nos hemos ocupado en repetidas ocasiones. Ba la sola manifestación que las inversiones a cargo de compañías nacionales y extranjeras —Cepsa, Dow Química, Shell, Union Española de Explosivos, Berco, entre otras— ascienden a 5.600 millones de pesetas creando las nuevas factorías 9.300 puestos de trabajo. Según se desprende de la Orden del Ministerio de Industria, las obras deberán concluirse dentro de cuatro años, figurando entre ellas la construcción de un nuevo muelle para la descarga de productos petrolíferos, circunstancia que permitirá sobrepasar en fecha próxima al puerto de Valencia en cuanto al volumen de mercancías se refiere.

No debemos tampoco descuidar un hecho esencial para el mejor desarrollo turístico, cual es el buen estado de las carreteras. A este respecto, el Gobernador anunció que por parte del Ministerio de Obras Públicas se llevarán a la práctica en el transcurso del año próximo la modernización del tramo comprendido entre Cunit y Vendrell, por valor de 20 millones de pesetas; la ampliación y arreglo de la carretera entre la Playa de la Rabassada y Torredembarra, cuyo presupuesto asciende a 26 millones; la variante de Perelló, financiada en parte por el Banco Mundial y cuya obra supone la construcción de un nuevo trazado paralelo a la línea del ferrocarril Valencia-Barcelona, por importe de 200 millones y el nuevo puente sobre el Ebro en Amposta, de ancho acorde con las características de la autopista de Levante, que unirá La Junquera con Murcia.

Asimismo se anunció la celebración del "Día de la Hispanidad" en Tarragona el sábado próximo día 12, con asistencia de los Embajadores de las naciones hispanoamericanas y del Congreso Internacional de la Red de Albergues Juveniles, cuya última reunión se celebró en Dublín, capital de Irlanda, con una concentración de 10.000 jóvenes procedentes de todos los países.

Estas fueron, en síntesis, las manifestaciones de nuestra Primera Autoridad Civil, que señalan el acusado progreso de nuestra Provincia.

Por lo que a la capital estríeta se refiere, nuestro Alcalde, ofreció las primicias de una serie de mejoras y obras que se desarrollarán en el transcurso de los tres meses que median hasta fines de año. Plan de Urgencia Municipal por valor de 11 millones de pesetas, destinados a transformar buena parte de la población, con el apéndice de playas. Con ser importantes las obras anunciadas, el interés radica en la celeridad en que serán ejecutadas, pues comenzará el desarrollo del plan el lunes próximo, día 7, teniendo que estar terminado el día 31 de Diciembre, salvo la prolongación y terminación del Paseo Marítimo hasta la Rabassada, concluido en la primavera próxima.

Este Plan de Urgencia afecta a la totalidad de la población, siendo financiado con recursos propios. Figuran entre otras obras la pavimentación de once calles; construcción de un Parque Infantil en el Milagro, junto al "Brollador de les Granotes"; iluminación del último tramo del Paseo Arqueológico a cargo de Carlos Bulgas, el mismo ingeniero que se encargará de iluminar la Fuente del Centenario, proyectándose un surtidor central y otros laterales, con juegos de luces; reparaciones en el Mercado Municipal y Mercado del Foro y repoblación de la Punta del Milagro. Asimismo destaca la atención municipal para imprimir mayor carácter a calles y plazas, anunciándose la reforma de la fachada de la Iglesia de la Trinidad con esgrafidos y adición de elementos arquitectónicos en la puerta de entrada y el arreglo de la de San Francisco, en la fachada reayente a la calle del mismo nombre. Refuerzo del material del Cuerpo de Bomberos y Policía, arreglo de las Casas Consistoriales, semáforos, señalización y otras obras menores, completan este plan que preparan la Ciudad en vistas a la próxima campaña turística que se promete altamente esperanzadora — PETRÓFILO.

ACL_05/10/1963_370

EXPANSION INDUSTRIAL

El pasado martes fue inaugurado en Tarragona una nueva factoría, Allada Química S. A., abría sus puertas a las autoridades e invitados, ofreciéndonos una muestra de lo que puede el esfuerzo humano cuando está bien encauzado. En la desembocadura del Francolí en terreno propiedad de La Aquimila de la que la nueva empresa es filial surge una fuente de riqueza que se incorpora con todos los honores el proceso de industrialización que experimenta la ciudad. Mostrémosnos orgullosos por ello, pues las fábricas vitalizan nuestra economía con salarios y constituyen saneados ingresos para numerosas familias tarraconenses. Allada Química produce sulfato de alumina y aumentará próximamente sus actividades mediante la ampliación de la factoría que recorrimos detenidamente.

Y cuando glosamos el nacimiento del nuevo venero, a nuestra mente acude la rápida transformación experimentada por Tarragona en el campo industrial. Hasta hace diez años, la Tabacalera, algunas fábricas de tejidos, alcoholes y licores, aparte el puerto muy decayido en su movimiento de entrada y salida de buques constituían las únicas actividades industriales de la ciudad. A raíz de la inauguración de la Universidad Laboral y el tendido de un cable de alta tensión por ENHER hasta el nuevo centro docente fue posible disponer de la suficiente energía a pie de fábrica sobre un amplio polígono industrial adquirido por el Ayuntamiento y que ofrecía a precios favorables. La proximidad del puerto, las vías de comunicación por ferrocarril y carretera y la existencia de un mercado de consumo —Barcelona y su zona de influencia— solo a cien kilómetros de distancia han sido factores muy positivos para el feliz desarrollo de este proceso de industrialización. Sin presiones de ninguna clase y de una manera natural, en Tarragona y términos limítrofes de La Canonja, Vilaseca y Reus, se crea una concentración de industrias que pronto pesarán en la economía del país.

Vamos pues, a enumerar estas empresas debidamente clasificadas según en la zona en que se encuentran emplazadas.

En el puerto "Astilleros de Tarragona" ha instalado unos importantes talleres para la reparación y construcción de buques mientras "Enegrasa" levanta sus depósitos para la recepción de aceite de soja y "Latex" inauguró el pasado año la factoría destinada al almacenamiento de caucho líquido procedente del Extremo Oriente. A su vez, han comenzado ya los trabajos de construcción de un importante silo por parte de "Indusoja", destinada al almacenamiento para la posterior transformación de la soja.

En la parte opuesta del Francolí, en su misma desembocadura "Hidronitro" se halla en plena fabricación de sulfato amónico a la par que "Allada Química" trabaja en la obtención de sulfato de alumina, según hemos visto anteriormente. La Compañía Española de Petróleos comenzará muy pronto la construcción de su nueva factoría y muelle, hallándose en un proceso de fabricación "Electroquímica Masó". Finalmente en la misma zona "Industria Tarraconense de Pesca" proyecta una serie de instalaciones relacionada con la conservación y transformación de los productos del mar.

En una próxima crónica relacionaremos las industrias surgidas en el polígono de Tarragona de unos pocos años a esta parte y aquellas otras que abriga el proyecto de instalarse en breve en nuestro término municipal y colindantes. — PETROFILO.

ACL_25/10/1963_371

Industrias en el Polígono

En nuestra crónica de ayer al glosar la expansión industrial tarraconense hacíamos hincapié en las factorías situadas en la zona portuaria y desembocadura del río Francolí. Corresponde pues ampliar el radio de acción para recoger con toda amplitud, esta nueva faceta del desarrollo tarraconense.

En el polígono municipal, iniciado en la carretera de acceso a la Universidad Laboral, "Acerbi" construye remolques y tanques para camiones, mientras "Seidensticker Española S. A." nos ofrece una fábrica de camisas en curso de ampliación. Los aglomerados de mármol para pavimentos son fabricados por FHIMSA e "Industria Química de Tarragona", produce la variada gama de abonos granulados. A su vez MAIBSA fabrica aparatos embotelladores relacionados con las industrias de la bebida, a la par que "Siat Española" rectifica motores y modifica carrocerías de la casa Seat. Balsells, S. A. fabrica tubos de acero y "Reycon" cuya planta se encuentra terminada constituye una industria auxiliar de la automovilística produciendo accesorios y recambios de coche. Laforet S. A. fabrica encendedores y bolígrafos BIC mientras Pirelli S. A., ha ampliado la zona donde va a construir su gran factoría adquiriendo ya las fincas. Finalmente la fábrica de productos coloniales —la primera instalada en aquella zona junto con la Azufrera— amplía sus instalaciones.

Pero con ser importante todo esto —industrias instaladas en el corto periodo de cinco años— adquieren el mayor interés el anuncio de la próxima instalación de uno de los complejos químicos más importantes de Europa, anunciado en repetidas ocasiones. Según se desprende del área de terrenos que alcanza buena parte del término municipal de La Canonja para expansionarse en dirección a Vilaseca y Reus. "Unión Española de Explosivos", "Olefisa", "Dow Química" y "Shell" se han asociado para instalar una serie de industrias derivadas de la petroquímica, con una inversión de 5.600 millones de pesetas. Esta formidable máquina de trabajo, podría estar en funcionamiento en 1965, habiéndose iniciado las obras previas, después de la adquisición de los necesarios terrenos. El modesto polígono municipal surgido junto a la carretera de Valencia se ensancha y adquiere una pujanza insospechada. Tanto es así que Reus y Tarragona establecerán contacto en el cruce de la carretera de Valencia con la de Salou dado que el casco urbano reuseño se expande por aquella zona, empujado por el barrio Fortuny y las industrias tarraconenses se instalan a lo largo de la carretera que conduce a Vilaseca.

Entre las carreteras de Reus y Valencia se han instalado "Ceratonia" dedicado a la producción de derivados del garrofin "Abello Oxígeno Linde" junto con la serreteria mecánica de Gaspá Urgelles.

Finalmente "Loste S. A." fabricante de galletas se levanta en la carretera de Valls; "Cerámica del Claustro" en zona próxima habiéndose construido varias fábricas de vigas pretensadas de conformidad con la demanda surgida al experimentar gran incremento de construcción.

En el saldo negativo, cabe citar a "Hilaturas del Mediterráneo" que ha cesado en sus actividades, comenzada en 1932.

Este es, brevemente resumida, la expansión industrial tarraconense desde 1957 hasta la fecha. Un lustro caracterizado por una acusada prosperidad, pues a la industria propiamente dicha, cabe añadirle la afluencia turística, el incremento de tráfico portuario y la revalorización de productos agrícolas. Aparte, la también revalorización de terrenos, no solo a lo largo de la faja costera, sino también en la zona industrial, con la consiguiente afluencia de capitales. — PETROFILO.

ACL_27/10/1963_372

Abastecimientos de aguas

Como habrán colegido nuestros lectores al publicar en estas mismas columnas los detalles de la operación de crédito que el Ayuntamiento proyecta concertar con el Banco de Crédito Local, es el capital destinado a abastecimiento de aguas a la población, el más importante y costoso de todos ellos. Mientras las pavimentaciones, urbanizaciones y alumbrado, ocupan un lugar secundario dentro del Plan General por importe de 85 millones de pesetas —el más importante en volumen dinerario de los formulados por la Corporación Municipal—, la cuestión agua acapara la mayor parte del esfuerzo económico.

Gracias a Dios sean dadas porque no carecemos de agua. Queremos decir que agua la hay y en abundancia. Los pozos Franqués y Boronat, en plena explotación, las minas de Puigpelat y Valls garantizan el suficiente caudal, venero que se incrementará con la puesta en marcha del Pozo del Vivero, situado en las orillas del Francolí, junto al nuevo puente, de propiedad del común. Lo único que faltan son las reservas necesarias habida cuenta el aumento demográfico de la población y la expansión urbana con la servidumbre de una serie de servicios, hasta hace unos años inexistentes. Reservas para solo seis horas, como saben ustedes, pues el consumo supera con mucho el aforo de caudales hasta el punto de que en las jornadas nocturnas se precisan cortes para posibilitar el llenado de los depósitos generales de La Oliva. Problema pues de depósitos y renovación de tuberías en unos casos, y el tendido de nuevas arterias en otros.

Por estas razones, en el presupuesto extraordinario se prevén la construcción de dos depósitos situados en la Muntanyeta de Sant Pere y Coli Blanch, sumando en total 13 millones, 6.500.000 el primero, 4.000.000 el segundo y una tercera partida de 2.500.000 pesetas para trabajos de excavación.

Para alargamiento de tuberías de impulsión se destinan 721.000 pesetas y para los trabajos de captación e impulsión del Pozo del Vivero, 10.800.000 pts. Otro capítulo no menos importante es la instalación del moto-homba en el Pozo del Vivero y reforma del motor elevador del de Franqués, con 1.500.000 pesetas. Finalmente para la arteria principal a la Ciudad Residencial —la colocada en 1956 ha quedado pequeña—, arteria parcial a la Montaña de San Pedro y sustitución y colocación de nuevas tuberías en el casco antiguo de la ciudad, figuran en el presupuesto 10.500.000 pesetas, 1.200.000 y 15.000.000 respectivamente. Partida importante esta última, pero con este esfuerzo se terminarán los problemas inherentes al suministro de agua al casco antiguo como son falta de presión y principalmente escapes y fugas que se calculan en algunos casos en más de un 50 por ciento. Las clásicas humedades en muchas casas son producidas por estas anomalías dada la antigüedad de las tuberías.

El total destinado al abastecimiento de aguas suma 52.721.000 pesetas que representa en números redondos el 62 por ciento del presupuesto general, del cual 60 millones son a concertar con el Banco de Crédito y los 25 millones restantes como cálculo de recaudación a obtener por percepción de Contribuciones Especiales. — PETRÓFILO.

ACL_05/11/1963_373



1966_AFC_01

Dispensario en Torreforta

La Mutua de Accidentes de Trabajo de Tarragona —la Mutua de Tarragona por antonomasia— levanta un Dispensario en Torreforta. No solo levanta sino que está prácticamente terminado por lo que a estructura del edificio se refiere. Se viene trabajando de firme de una temporada a esta parte y el resultado no será otro que la próxima inauguración de este centro, creado por la entidad en la zona industrial de Tarragona, dada la expansión de aquella parte de nuestro término municipal, íntimamente relacionada con la instalación de nuevas factorías. Asimismo figura en el proyecto la habilitación de una sala de recuperación dotada del mejor utillaje moderno a fin de cumplir eficazmente la misión encomendada. Pero no paran ahí las realidades de la Mutua, pues el Dispensario será ofrecido al Ayuntamiento para instalar una Casa de Socorro. La lejanía de la actual, situada en el Hospital de San Pablo y Santa Tecla, es motivo de extorsiones y demoras cuando de asistir a un lesionado se trata y son estas las razones que han aconsejado a la entidad ofrecer a nuestra Corporación sus servicios de urgencia que funcionarían en turnos permanentes. El Dispensario de Accidentes ha sido proyectado por el Arquitecto Sr. Pujol Sevil y cuando se encuentre enteramente concluido, no solo cubrirá un riesgo sino que coadyuvará a ampliar la zona del oeste de la población, pues el edificio estará rodeado de jardines, al pie mismo de la carretera de Valencia.

También, hace pocos días, el Arquitecto Sr. Monravá López, ha entregado el anteproyecto de transformación del inmueble de la Rambla, donde actualmente esta situado el Gobierno Civil, adquirido por la Mutua hace unos años para la instalación de sus oficinas y dispensarios. La planta baja y principal se destinará a dependencias mutualistas con una amplia sala de actos, capaz para celebrar toda clase de actos culturales y conferencias. En los bajos, como decimos, se instalarán los servicios burocráticos, mientras el resto de las plantas —una vez reestructurados los pisos— serán destinados a oficinas y despachos. La finca linda con la Calle de Armanyá —jardines de las antiguas mansiones señoriales de la Tarragona ochocentista— y precisamente, recayente en la indicada vía, serán levantados los Dispensarios, dotados de toda clase de elementos para mejor salvaguarda de los asegurados.

Esto, son, en líneas generales, los proyectos que abriga la Mutua de Accidentes, respecto a nuestra Ciudad. Nacida hace cuarenta años como consecuencia de la promulgación de la Ley de Accidentes de Trabajo de 1921, ha visto desarrollarse sus actividades a medida que crecía la población. Y es en este momento, caracterizado por una fuerte expansión tarragonense en todos los órdenes que la Mutua sigue el mismo ritmo ofreciéndonos estas realidades próximas y futuras. — PETRÓFILO

"Indusoja" en Tarragona

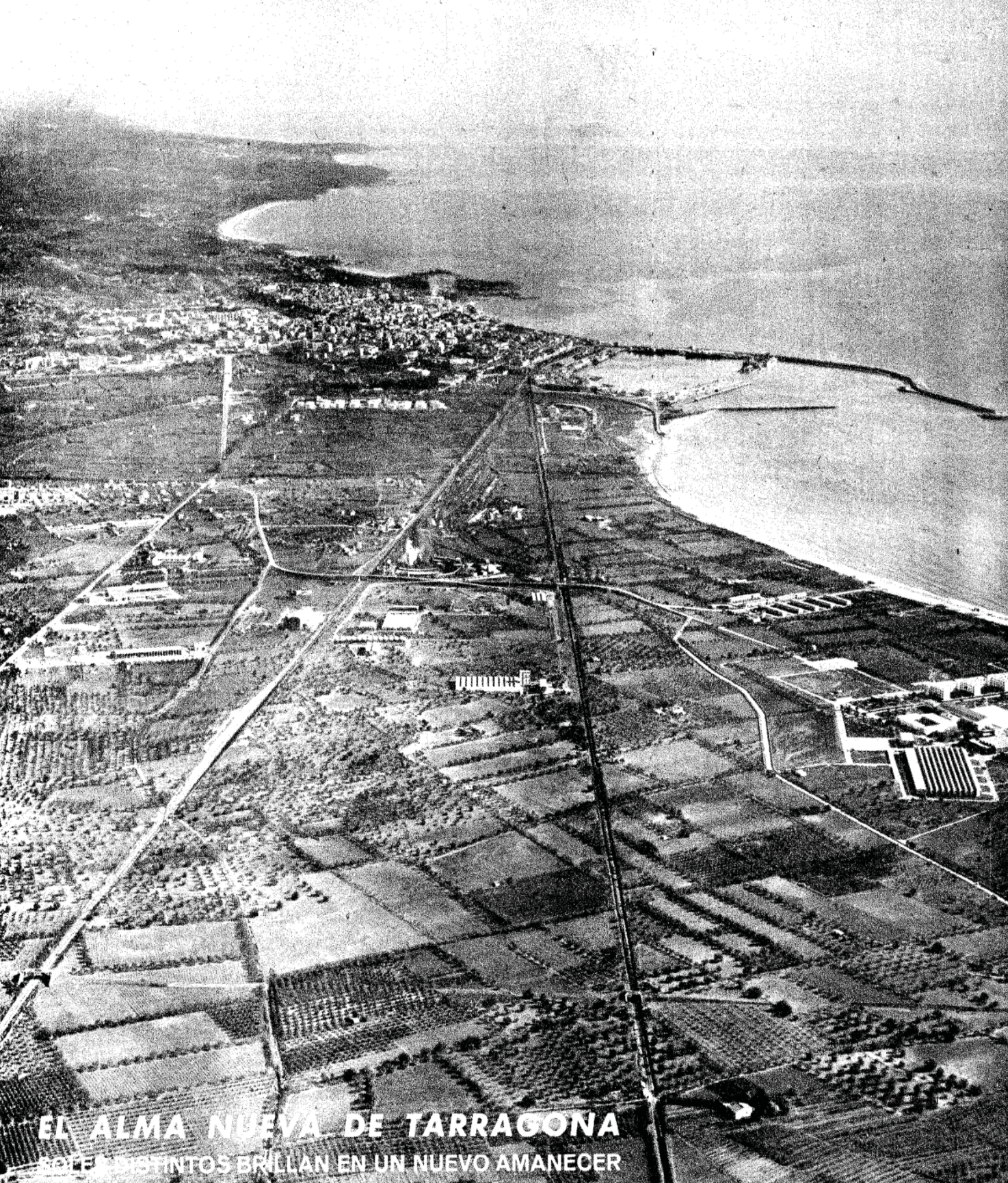
Cerca de 140 millones de pesetas será la inversión de «Industrias de la Soja» en Tarragona, concretamente en las zonas industrial y portuaria, donde instalará un molino con capacidad para el tratamiento de 200.000 toneladas de soja al año.

Por otra parte, prosiguen a buen ritmo los trabajos de construcción de un silo, en tanto que las obras de la fábrica comenzarán en breve. El programa total de realizaciones se espera será terminado en verano del año próximo.

El capital social de la empresa, ha sido incrementado recientemente en 55 millones de pesetas de las cuales «Cargill Inc» de Minneapolis (Estados Unidos), tienen un 50 por ciento de participación. — P.

ACL_05/12/1963_375

< Seidensticker. Vista de la fábrica.



EL ALMA NUEVA DE TARRAGONA
SOPES DISTINTOS BRILLAN EN UN NUEVO AMANECEER

1964

“Las tradicionales estructuras agrícolas de nuestro Campo, en la costa, ha dado paso a la afluencia turística, con una serie de repercusiones en todos los órdenes, a las que no son ajenas, ni mucho menos, la supervaloración de las tierras de secano, bosque o simple garriga. En el interior, estas mismas estructuras, participan de los beneficios de la industrialización, transformando viejos cultivos en zonas urbanas. Tal es el caso de Torreforta, verdadero desaguisado urbano, por falta de previsión y método, con la segunda edición del mismo problema en Bonavista, más agudizado todavía que en la primera de las barriadas.”

Petrófilo, 05/12/1964, “Crecimiento urbano”:

La industria del turismo ha venido para quedarse. Este podría ser un resumen de lo que acontece a partir de 1964 en relación con el desarrollo del turismo en la provincia. La reacción de las administraciones es tardía pero valiente. El concurso de proyectos y propuestas para la redacción del Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona, aunque polémico, muestra un antes y un después en la definición de los elementos e infraestructuras que ayudarán a la afluencia de turistas. El trazado de la autopista de Levante, en fase de proyecto, repartirá el flujo económico y turístico en función de su trazado y de sus accesos. Además, el Plan dota al triángulo Tarragona-Reus-Salou de una red de autopistas y autovías que enfatiza la nueva estructura triangular que hemos puesto de manifiesto en esta investigación y que tanto ha vertebrado a este territorio. Paralelamente, la ciudad se prepara para una nueva ampliación, el polígono Oeste, que permitirá desarrollar el trazado de la Rambla en toda su plenitud.

ENSANCHE URBANO

En la sesión plenaria de anoche fué debatida una cuestión de gran importancia para el futuro de la población. La Corporación Municipal aprobó el Plan Parcial de Ordenación urbana de la zona Oeste. Este proyecto, es consecuencia de la expansión que experimenta la Ciudad. Expansión que rebasa ya los límites estrictos de un avance limitado por la Rambla y su prolongación, con la Avenida de Pío XII para adentrarse directamente hacia el pequeño valle del Francolí, limitado por sus huertas, hasta las mismas orillas. Los planes de industrialización de una parte —Tarragona psec uno de los más prometedores polos de crecimiento, realizado íntegramente por la empresa privada, sin presión alguna—, proyectos que alcanzan una amplia zona del termino de La Canonja; el turismo de otra y la creciente actividad portuaria, en último término, son factores que coadyuvan a la expansión urbana actual. Por estas razones, hace ya algunos años, el Ayuntamiento aprobó un plan de ordenación de la ciudad futura, hasta las orillas del Francolí, con una amplia avenida —la de Roma— en parte construida y otra, longitudinal a aquella, que alcanzaría la altura del Mirador de la Montaña, al final de Pío XII. Una serie de calles y espacios verdes acotados, edificios y una gran zona deportiva junto al río, forman parte del amplio plan de ensanche, objeto en estos momentos de la atención municipal. Desaparecen huertas —siempre lamentable— para dar paso a solares y el plan aprobado supone la ejecución del trazado de nuevas calles, explanación de terrenos y construcción de galerías de servicios públicos. A este respecto el gran colector de la Avenida de Roma, fué el primer paso en firme, al unisono de los trabajos de relleno efectuados por la Jefatura de Obras Públicas con ocasión del nuevo puente y el tramo de enlace con la Plaza de la Imperial Tàrraco y empalme hasta la antigua carretera de Valencia.

En líneas generales el acuerdo municipal, representa un importante avance en la zona residencial por autonomía de Tarragona. Desborda ya el promontorio rocoso para alcanzar las tierras bajas del valle. Desde el final de Pío XII parten dos calles hacia la zona deportiva, objeto en estos instantes de activas gestiones para su pronta realización, figurando asimismo otras vías urbanas, conjugadas con edificios de índole diversas. La Tarragona futura se esta fraguando y al plan de ensanche de 1922, en buena parte construido, se suman ahora los primeros eslabones de la expansión urbana futura. La Ciudad crece acompasadamente y las previsiones para dentro de pocos años, aconsejan adelantarnos a la iniciativa constructora. Con ello se evitarán posible y probable desafueros, pues la ambición humana no tiene límites aún a cuenta de desaguisados y estropicios que pagarán caros generaciones futuras. Y el ritmo de crecimiento puede ser armónico, acorde con las normas privativas en la época actual. La impronta de nuestro tiempo será visible en todo cuanto se proyecte y es de esperar que, muy pronto, este paso municipal, se vea asistido con la elevación las primeras de edificaciones. — PETROFILO.

HT_01/02/1964_377

“Tarragona endavant”

Con este slogan, popularizado por el Alcalde Olivé Martínez, con ocasión de las Fiestas del Centenario de la Rambla en 1954, el Teniente de Alcalde, Sr. Sagrañes Perelló, cerró su intervención en el transcurso de la sesión plenaria última. Se trataba de un asunto de gran importancia, cual era la aprobación del Plan parcial de Ordenación de la Zona Oeste de la Ciudad, del que dimos cuenta en nuestra crónica de ayer. Podemos ampliar hoy aquellos datos primerizos porque el acuerdo, significa un paso muy acusado en el proceso de engrandecimiento de la población. Los factores apuntados —industrialización, turismo, puerto— y la inversión de cuantiosos capitales en nuestra zona, permiten hoy seguir al día el progreso urbano del que, felizmente, somos testigos.

En líneas generales el nuevo polígono, objeto de una pronta urbanización, esta limitado por las carreteras de Valls y Avenida de Ramón y Cajal, teniendo en las Avenidas de Roma y Pío XII, los puntos esenciales de apoyo. Son en total 92 las hectáreas objeto de urbanización, de las cuales 60 se destinan a usos residenciales. Dicho en otras palabras: 187.000 metros cuadrados serán destinados a espacios viales y zonas verdes y 733.780 metros cuadrados a solares. El ritmo de desarrollo de Tarragona supera las previsiones previstas en el Plan General de Ordenación en 1960 y son estas las razones que han aconsejado la pronta conclusión del proyecto. Porque se daba el caso de que carecíamos prácticamente de solares y los pocos existentes se habían sobrevalorizado de tal forma que su compra suponía inversiones prohibitivas. El disponer de la zona entre el final de Pío XII y el río Francolí —las huertas bajas hasta las mismas orillas— permitirá la parcelación de amplios terrenos, capaces para albergar una población que se cifra en 24.000 habitantes.

El nueve polígono, preve la construcción de una Iglesia Parroquial, conjuntamente con la de San Pablo, tres grupos escolares y varios comercios, entre ellos un gran supermercado. Un punto singular se especifica sobre los planos. Nos referimos al proyectado rascacielos al final de la Avenida donde se construirá un amplio Balcón del Campo, en replica al Balcón del Mediterráneo. Aquella ambición de nuestros abuelos, será fielmente cumplida, disponiendo Tarragona, solo en un recorrido de 1700 metros, de dos amplias panorámicas sobre el mar y nuestra campiña. El edificio rascacielos, se situa en medio de Pío XII, estando el Ayuntamiento dispuesto a ceder los terrenos para que el proyecto cobre visos de una pronta realidad. Zonas verdes, entre los grandes bloques, un gran espacio destinado al estacionamiento de vehículos, en la mitad de la Avenida de Roma y parque público, inmediato al muro terraplén del futuro Mirador, completan esta obra que nos parece hoy un tanto utópica, pero viable si prosigue el proceso de industrialización como hasta ahora.

Capítulo aparte, merece la zona deportiva levantada al final de la amplia avenida paralela a la orilla del Francolí. Entre frondas, la zona tendrá 258 metros de largo por 185 de ancho, estando prevista la construcción de un estadio capaz para 20.000 personas, estacionamiento de vehículos e instalaciones complementarias.

Este es, ligeramente resumido, el proyecto de ordenación, aprobado anteanoche. Probablemente dentro de tres o cuatro meses, puedan subastarse las obras, una vez refrendado por la Comisión Central de Urbanismo, incluyéndose seguidamente la apertura de calles. Esta descongestión sobre los solares, permitirá el comienzo de bloques y edificios, pues existen varias empresas constructoras interesadas en ello. Como la instalación de industrias sigue su desenvolvimiento, debe establecerse una política pareja que favorezca la construcción de nuevas viviendas. De no ser así, caeríamos en aberraciones urbanas, de las que, futuras generaciones, nos exigirían cuentas. Lamentable circunstancia que la tradición edilicia de Tarragona —ejemplo de nuestros antepasados al abrir la Rambla— no permite. — PETROFILO.

ACL_02/02/1964_376

Puerto y desviación del río

El puerto está dando un nuevo estirón. Datos provisionales del primer mes del año en curso, nos informan de un movimiento de entrada y salida de mercancías que alcanzan las 155.000 toneladas, cantidad superior en un 43 por ciento al mismo mes del año anterior. Ejercicio económico muy bueno, pues registró la cifra de 1.678.000 toneladas, nunca alcanzada en los anales portuarios. Por cierto que el movimiento de buques también fué superior a 1963, en 22 unidades sumando un total de 1.782 de las cuales 1.217 correspondieron a buques españoles y 565 a banderas extranjeras. De la totalidad de buques 1.230 eran movidos a vapor, 495 correspondían a motoveleros y 57 fueron unidades de guerra. El detalle por nacionalidades fué el siguiente: Alemania, 82 buques; Argentina, 1; Dinamarca, 31; Estados Unidos de América, 3; Finlandia, 11; Francia, 43; Gran Bretaña, 55; Grecia, 15; Holanda, 66; Italia, 110; Libano, 3; Liberia, 10; Noruega, 20; Panamá, 58; Polonia, 1; Suecia, 35; Suiza, 19; Yugoslavia, 1 y Turquia, 1.

En pleno auge pues nuestro puerto y con grandes perspectivas, ofrecidas por la creciente industrialización de su zona de influencia, un nuevo problema se plantea para un futuro inmediato. Nos referimos a la conveniencia de que sea desviado el río Francolí, en el tramo de su desembocadura, para facilitar, en su día, la ubicación de muelles e instalaciones complementarias. Precisamente en la sesión plenaria del pasado domingo en el Palacio Municipal, el Gobernador Civil planteó la cuestión, habida cuenta la imposibilidad de crecimiento del puerto por el lado este. Desviar el Francolí a partir del «Molí de l'Horta», supondría disponer en el futuro de una superficie muy estimable que se pierde hoy lamentablemente. Aparte el cauce del río, importante vía de acceso entre los puentes, podría realizarse una serie de obras, facilitando con ello la expansión de aquella zona, ceñida hoy por el dogal de la corriente.

Ahora bien, el nuevo trazado por donde deberían encauzarse las aguas del Francolí, atraviesa de lleno el Polígono Industrial del Ministerio de la Vivienda. Polígono cuyos terrenos fueron adquiridos por el Estado y que es actualmente objeto de un estudio de parcelación, encargado al Ingeniero de Obras Públicas don Juan Llansó. Las ventajas de esta zona industrial han sido debidamente valoradas por las empresas, superando con mucho las solicitudes de ubicación de nuevas industrias a las posibilidades de suficientes solares. Ello aconseja adoptar la resolución que mejor convenga a los intereses de la Ciudad antes de que sea tarde. Y en este caso, decididamente nos inclinamos por la reserva de los terrenos necesarios y por la partición del polígono, dado que existen otros terrenos y zonas, muy apropiados para el asentamiento de nuevas factorías. En esta cuestión Tarragona debe abogar por el proyecto de desviación del Francolí, independiente de los intereses del polígono estatal. Es el mismo caso que la Ciudad renunció tácitamente a una nueva estación férrea junto a la Playa del Milagro, la ejecución de cuyo proyecto invalidaba la posibilidad de desviación ferroviaria mediante la construcción del túnel. Si aceptamos el polígono con todas sus consecuencias de rápida instalación de industrias, cerramos automáticamente toda posibilidad de expansión portuaria por la zona oeste. Y bien sabemos que el puerto no solo marcha, sino que las previsiones para un futuro inmediato no pueden ser más halagueñas. Heos ahí pues la cuestión planteada que exige una pronta movilización de autoridades y organismos interesados, dado el estado avanzado de los estudios de ordenación del indicado polígono industrial.

PETROFILO.

ACL_06/02/1964_378

ORDENACION DE LA COSTA

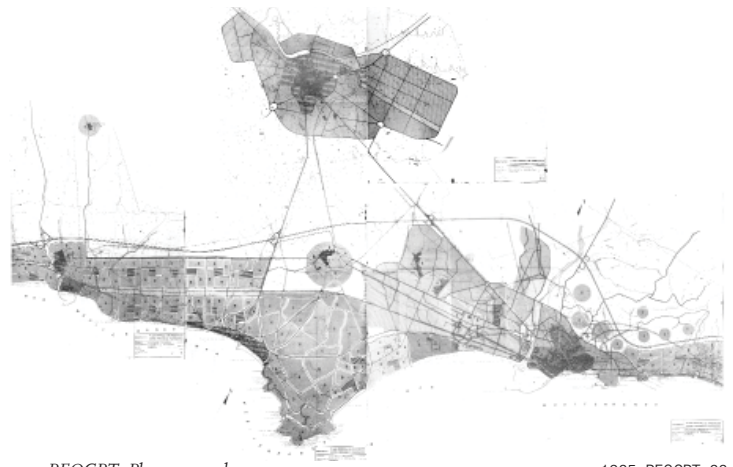
Acuda rápida la Diputación con su plan de ordenación de la costa. Tenemos desafueros, como los que prevalecen en Salou donde se ha permitido construir edificaciones de gran altura en la misma raya del litoral. Vengan rápidos pues estos planes y proyectos, para, quienquiera que sea, tenga que ajustarse a unas normas, respetuosas con el paisaje. Porque de proseguir el ritmo actual de construcciones, puede transformarse nuestro litoral en una babel, matando de antemano la gallina de los huevos de oro. Y decimos esto porque no hace muchos días tuvimos ocasión de leer en «ABC» de Madrid, un artículo en el que se hacía eco del ambiente creado en ciertos círculos extranjeros, relacionados con nuestro turismo. Denuncian desde fuera que la construcción de edificaciones altas, en la misma orilla, no solo adultera el paisaje sino que también transforma en vulgar casco urbano, lugares cuyo éxito turístico se centra en la fronda de pinos, apacibilidad del ambiente y sucesión ininterrumpida de chalets. Quejas desde el exterior y quejas desde dentro, para evitar que la especulación y codicia humanas, neutralicen tantos esfuerzos como los realizados.

Nuestra costa precisa un plan y de ahí que acojamos con la natural complacencia el acuerdo del Plenario último que adjudica a un equipo de técnicos su ordenación y desarrollo. Una planificación que estudiará características y detalles, permitiendo conocer de antemano las condiciones urbanas de un determinado sector. Nuestro litoral tiene acusados accidentes, pues la playa larga y llana se conjuga con el acantilado rocoso y la recoleta cala con la amplia bahía. Lo único preciso es que la mano del hombre, no destruya aquello creado por Dios. Armonice sí, la naturaleza prodiga haciendo de nuestra costa lugar ideal para el descanso, sin mella para el suave paisaje, desde Cunit hasta las Casas de Alcanar.

En el equipo al cual le han sido adjudicados los trabajos de ordenación, figuran ingenieros, técnicos, arquitectos y juristas y el plan deberá realizarse en ocho meses a partir del momento de la firma de la escritura. Sobrepasan los cuatro millones de pesetas las cantidades asignadas por la Corporación y es de esperar que a fines del presente año, dispongamos del instrumento necesario que elimine automáticamente cualquier disparate urbanístico. La costa es el principal motivo de atracción de que disponemos y debe extremarse su cuidado en atención a la riqueza que representa.

Este plan, unido a la autopista Tarragona-Salou, carretera Salou-Cambrils, Tarragona-Faro y aquellas otras que surjan próximas al mar, pueden depararnos en el mañana un verdadero emporio. El turismo tiene tendencia a expansionarse y solo una catástrofe mundial o una depresión económica muy acusada puede frenarlo. De ahí que aprovechemos al máximo las condiciones naturales de nuestro país, sabedores que, a la larga, constituyen riqueza y por ende bienestar. — PETROFILO.

ACL_04/03/1964_379



△ PEOCPT. Plano general

1965_PEOCPT_66

Plan de autopistas

A juzgar por la referencia del Pleno de la Diputación, celebrado anteayer tarde, bajo la presidencia del Sr. Soler Morey, la Corporación está dispuesta a llevar a la práctica un plan que no dudamos en calificar como de gran importancia por lo que a Reus-Salou-Tarragona se refiere. Es un proyecto ambicioso —plan de autopistas nos place denominar— capaz, por sí solo, para transformar el gran triángulo turístico-industrial, encerrado en dicha zona. Si la Diputación lleva a cabo este ambicioso proyecto y todas las referencias coinciden en ello, merecerá la gratitud de tarragonenses y reusenses. Porque del mismo modo que Tarragona aprecia en lo que vale la gran playa que forma la «Platja del Riu Clar» con el promontorio del «Reco», así también, Reus sabe estimar Salou y sus alrededores, pues no en vano fueron espíritus reusenses y capital reusense los pioneros del fabuloso crecimiento. Lo ideal sería construir tres carreteras rápidas que unieran Tarragona con Salou, Salou con Reus y Reus con Tarragona. La primera —Tarragona-Salou— puede ser un hecho en fecha breve, según deja ver el mismo acuerdo del Pleno que «aprobó el proyecto de contrato remitido por el Banco de Crédito Local para la formalización del préstamo de 37.373.500 Ptas. para la construcción de la indicada autopista, autorizando conjunto e indistintamente al Gobernador Civil, Presidente nato y al Presidente titular para la firma de las correspondientes escrituras». En el segundo de los casos, Salou-Reus, la Diputación se compromete a realizar los dos primeros kilómetros, a partir del barrio marítimo con la supresión de pasos a nivel que tanto dificultan la circulación rodada, particularmente en el transcurso de la temporada estival. Como sea que la indicada vía de acceso pertenece a la Jefatura de Obras Públicas, deberá estudiarse una permuta de carreteras entre el Estado y la Diputación transfiriendo aquel a ésta la totalidad del trazado hasta Reus. Llegado este momento, será entonces la ocasión propicia para realizar la totalidad del proyecto, cuyos inicios hasta «Els Estany», serán ejecutados por la Corporación, independiente de la decisión estatal.

Finalmente una tercera autopista se perfila como consecuencia de la puesta en marcha de ambos proyectos; nos referimos al trayecto Reus-Tarragona, carretera a todas luces estrecha según deja ver la creciente circulación rodada. A los intereses turísticos cabría añadirle los industriales y económicos entre ambas poblaciones, correspondiendo su ejecución al Estado por formar parte el tramo de la denominada oficialmente carretera de Tarragona a Alcolea de Pinar, sujeta a la administración pública.

Si se alcanzan semejantes realidades independientes de la autopista La Junquera-Murcia— no hay duda de que este triángulo estaría destinado a ejercer un primerísimo papel en nuestra economía provincial. En términos reales diremos que, un tramo puede considerarse alcanzando; un segundo está en camino y el tercero —el más hipotético— su realización plena no depende exclusivamente de nosotros, aún cuando está en el ánimo de todos que la carretera Tarragona-Reus será rápidamente superada por la contingencia de una acelerada motorización unido a un auge económico —polígono industrial Reus-Tarragona— de grandes proporciones. — PETROFILO.

HT_12/04/1964_382

AMPLIACION DEL PUERTO

¡Buena noticia la facilitada anteanoche desde Madrid relativa a nuestro puerto! Buena y reconfortante porque los datos ofrecidos por el Director General de Puertos, vienen a confirmar el auge experimentado. Expansión que ha desbordado las instalaciones actuales, haciéndolas en muchas casos inoperantes ante la falta material de espacio en nuestros muelles. Suerte para la zona, el compás actual que permite la retirada de mercancías, situadas en lugares inverosímiles. A la gran actividad de meses pasados, ha seguido una semana de calma en espera de nuevos cargamentos. Ayer dos grandes buques liberianos procedían a la descarga de partidas de harina de soja y cebada, reanudando el intenso trabajo.

Ante esta realidad llegan felizmente las declaraciones del Director General relativas a nuestro puerto, que prevén una inversión cifrada en 168 millones de pesetas en el transcurso del corriente cuatrienio. Para 1968 el movimiento de mercancías se establece en cerca de tres millones de toneladas —actualmente estamos a la mitad—, con la consiguiente ampliación y desarrollo de las distintas instalaciones.

De los datos técnicos aportados, nos parece lo más importante destacar el dragado general del puerto a fin de que los buques de mayor calado puedan amarrar en los muelles y la construcción de un muelle de atraque destinado a los petroleros. En realidad no sabemos de que se trata, pues en el actual Muelle Transversal después de las obras de ampliación, existe espacio suficiente para la descarga de productos petrolíferos y las instalaciones y tuberías que enlazan directamente con los depósitos de CAMPSA. Tal vez, en el espigón de abrigo se habilite un espacio destinado a petroleros, el mismo que sirve hoy para la descarga de explosivos. La instalación de gruas, construcción de tinglados, tendido de vías, habilitación en general, se está actualmente realizando con lo cual es de esperar que las inversiones oficiales unidas a las privadas, permitirán una mayor efectividad y eficacia en las operaciones de carga y descarga con el consiguiente reducción en la estadia de buques.

Pero con ser importante todo lo anunciado, reviste el mayor interés las manifestaciones de que «también se ha estudiado la construcción de un muelle adosado al dique de Levante, cuya financiación no se ha previsto en el cuatrienio, si bien su posible iniciación en él será reconsiderada en caso de que el tráfico desborde las previsiones establecidas. «Este nuevo muelle que se proyecta en un futuro, significaría un notable aumento en la zona de atraque, pues supone la plena habilitación del espacio comprendido entre el Muelle Paralelo y el lazareto de Sanidad Marítima —actual treinta vult— que conserva hoy las mismas estructuras ochocentistas de la época en que se contruyó el dique de Levante. — PETROFILO.

ACL_17/04/1964_383



A Puerto. Vista aérea

1965_APT_31

Desviación del Francolí

A juzgar por la referencia del último pleno de la Junta de Obras del Puerto, presidido por el Gobernador Civil de la Provincia, de nuevo se ha insistido cerca de la Superioridad para que el proyectado desvío del Francolí, a partir del «Molí de l'Horta» se convierta en realidad. Aconsejan el acuerdo, la necesidad de terrenos de la zona portuaria, particularmente el Dique Transversal. Llamado a ocupar un primerísimo lugar en el tráfico, por la circunstancia de que el indicado muelle —el mejor de todos— está destinado a la recepción de mercancías a granel. Pero el Transversal, carece de terrenos en sus accesos, los cuales podrían destinarse a la instalación de depósitos, como viene sucediendo con «Edegrassa», «Indusola» y «Latex». Tres factorías que constituyen el inicio de un plan de instalaciones que irán cubriéndose a medida que crezca el volumen en la entrada y salida de buques y por ende mercancías. De hacerse factible la desviación del río, los terrenos ocupados por el cauce actual podrían destinarse a pista de acceso, facilitando a la par un incremento de solares disponibles. Además existe otra cuestión no menos interesante, cual es la preservación ante posibles inundaciones de las que los tarraconenses somos periódicamente testigos. Recuérdese la riada de Octubre de 1930 con su secuela de pérdidas humanas y destrozos y que la Tabacalera —primera industria instalada en aquella zona— tuvo que sumar negativamente en su desenvolvimiento por espacio de varios años. El Francolí desviado, llevaría aparejada una mayor disponibilidad de terrenos, según demanda la creciente expansión portuaria y constituiría una garantía para las industrias emplazadas en la desembocadura. Para ello, en el anteproyecto se prevé el trazado del nuevo cauce por terrenos del polígono industrial del Ministerio de la Vivienda hasta su llegada al mar en la Playa de la Pineda. Como sea que en el indicado polígono solo han sido roturadas las plantaciones, sin que ninguna edificación o industria, perturbe la desviación proyectada, nos parece que debería estimarse la propuesta de la Junta de Obras del Puerto, en el sentido de la reserva de los terrenos necesarios.

Otra cuestión tratada en el Pleno fué el proyecto del nuevo muelle petrolero, relacionado con el dragado de la dársena. Las inversiones anunciadas en los próximos cuatro años —168 millones de pesetas— nos parecen insuficientes, teniendo en cuenta el aumento de tráfico, cuando las actuales industrias en curso de instalación se encuentren en pleno funcionamiento. El puerto está desfasado, con los consiguientes perjuicios por la falta de medios y este problema se agudizará a medida que transcurran los años. Porque, como decimos, los créditos previstos constituirán meros parches hasta tanto no se habilite un nuevo muelle en el Dique de Levante, comprendido entre el Paralelo y la Casa de Prácticos. Obra relativamente económica y que rendiría copiosos frutos, como lo demuestra la circunstancia de que, en los momentos actuales, son muchas las mercancías acumuladas en los muelles ochocentistas por falta de material de espacio. Es decir, sin calado para el atraque de buques; sin almacenes ni tinglados; con una calzada pésima y con buena parte de los bloques pétreos en peligrosa inclinación por la acción del mar, el viejo «trenta vuit» cumple una función para la cual no está ni remotamente acondicionado. Son estas razones que aconsejan su pronta construcción, al igual que se hizo en 1930 con el entonces llamado «Muelle de Alfonso XIII», para facilitar el desarrollo portuario, evitando los inconvenientes y aglomeraciones actuales. Ni tan siquiera la habilitación en muelle petrolero del espigón de defensa del Dique Transversal, solucionará una cuestión, que nuestro puerto prolonga en demasía. Lenta la administración y superada a cada momento. Porque cuanto decimos del puerto podríamos aplicarlo a nuestras carreteras y a buena parte servicios, inoperantes muchas veces ante la vitalidad de que vienen dando muestras nuestras comarcas. — PETROFILO.

Autopista y carreteras

— I —

Dos sesiones hubo en la Diputación en la jornada última. Plenos importantes particularmente el ordinario, a tenor de los numerosos asuntos que figuraban en el orden del día.

De todas las cuestiones tratadas, destaquemos por su importancia el plan extraordinario de reforma y reconstrucción de caminos provinciales; derogación sobre indemnizaciones a causa del pedrisco y mayor incremento en las brigadas móviles; aprobación del proyecto técnico de construcción de la carretera rápida turística de Tarragona a Salou y la ejecución de varias obras incluidas en el plan de cooperación provincial titulado «XXV años de Paz».

En el primero de los asuntos, la reconstrucción de carreteras provinciales, esta encaminado a resolver de una vez y definitivamente el lamentable estado de varias vías, cuyas calzadas se hallan intrasitables. Tal es el caso, a guisa de ejemplo, de la carretera que desde Venta de Camposines comunica con La Fatarella. Afortunadamente son pocas las carreteras en este estado de degradación máxima, pero precisamente porque son escasos estos abandonos, la Diputación se dispone a reconstruir la totalidad de las vías provinciales, confeccionando un presupuesto extraordinario de la cuantía que sea necesaria para terminar con este estado de cosas. La propuesta de obras y los correspondientes proyectos estarán terminados para su sometimiento al Pleno, el próximo mes de Octubre, mes en que, a la vista de presupuestos y detalles técnicos, podrá perfilarse el plan de reconstrucción propugnado. Afortunadamente la Diputación atraviesa un buen momento. Desde el punto de vista económico, es buena la situación y esta feliz circunstancia posibilita la realización de amplios planes. Como es el caso del quinquenal de carreteras —en un tercer año de ejecución— con los proyectos ejecutados dentro de los plazos previstos.

Un segundo proyecto, de extraordinaria importancia, fué aprobado en la sesión plenaria última. La autopista Tarragona-Salou va a ser una pronta realidad. Si tanto nos apuran les diremos que, de no surgir imponderables, en la primavera de 1966 los automóviles podrán circular cómodamente por la amplia ruta. Una carretera rápida de veinte metros de anchura y cuyo estudio, obra del Ingeniero señor Llansó de Vinyals, ha sido recientemente ultimado. El presupuesto general de la obra alcanza los 38 millones de pesetas y como sea que el Banco de Crédito Local financia el proyecto, es de esperar que muy pronto puedan acometerse los trabajos. Asimismo en la misma sesión, el Presidente de la Comisión de Obras Públicas anunció que, una vez superados los trámites reglamentarios, será encargada la primera fase de la autopista Salou-Reus, en lo que se refiere al tramo de «Els Estany», con supresión de los pasos a nivel del «carrilet» y ferrocarril Valencia-Barcelona. Ni que decir tiene la trascendencia del ambicioso proyecto, parte del cual correrá enteramente a cargo de la Diputación, a la par que se desea el enlace mediante autopista entre Tarragona y Reus, habida cuenta la intensidad del tráfico actual, incrementado a medida que la motorización se acelera y la industrialización, viene cubriendo amplias zonas del Campo de Tarragona. Lo ideal sería construir el triángulo de autopistas Tarragona-Salou, Salou-Reus y Reus-Tarragona, las dos primeras a cargo de la Diputación y esta última a ejecutar por el Estado. Pero mientras esta realidad no es un hecho, al menos asistimos gozosos y esperanzados a la ejecución del primer tramo y parte de la segunda carretera. Vías de comunicación susceptibles de incrementar extraordinariamente la riqueza de la amplia zona.

PETROFILO.

ACL_11/07/1964_388.

Autopista Tarragona-Reus

En las declaraciones últimas del Director General de Carreteras, a raíz de su visita a Barcelona, al referirse a la autopista del Mediterráneo, decía textualmente así: Se refirió después el Director General a un ambicioso proyecto, la llamada autopista del Mediterráneo. Esta autopista iría de La Jonquera a Cádiz, bordeando la costa. Hasta Murcia puede considerarse definida y los puntos claves donde se realizarán obras importantes son por Garraf, a base de viaductos y túneles; DE TARRAGONA A REUS; travesía del Perelló; el puente sobre el río Ebro en Amposta... Y después añade: «Para realizar esta obra de Barcelona a Murcia, se emplearían unos tres años».

Hasta aquí las manifestaciones hechas a la prensa barcelonesa por el Director General, de las que entresacamos las obras a realizar entre Reus y Tarragona. Es evidente que la indicada vía de comunicación, discurrirá entre ambas poblaciones y que la carretera actual deberá ser ampliada, para hacer frente al creciente tráfico rodado. Dicho en otras palabras: el triángulo de autopistas, que en repetidas ocasiones hemos propugnado en estas mismas columnas, podría ser una pronta realidad, máxime cuando existen proyectos perfectamente estudiados y aprobados, como son los referentes a la autopista Tarragona-Salou, acordada en el último pleno de la Diputación Provincial. A su vez, en la indicada reunión plenaria, se anunció que tan pronto esten ultimados los trámites de la indicada carretera rápida, se acometerá el segundo proyecto de la autopista entre Salou y Reus. Concretamente la primera fase de la citada obra, supone el inicio de la vía en «Els Estanys» para salvar, mediante paso superior, los pasos a nivel del «carrilet» y del ferrocarril Barcelona-Valencia. La tercera y última obra, será la carretera de doble circulación entre Tarragona y Reus. Y no dudamos de ello, porque aparte las manifestaciones del Director General de Carreteras, lo impondrá la propia dinámica económica, derivada de la creciente industrialización del amplio polígono, llamado a desempeñar un primerísimo papel, entre las concentraciones industriales del país.

Y que no son frases huecas lo demuestra el hecho, ciertamente importante de que el polígono industrial de Tarragona ha llegado ya al término municipal de Reus. Se ha rebasado el término de La Canonja, cuya anexión se espera habida cuenta la aprobación del expediente por el Consejo del Estado y su elevación al Consejo de Ministros, que debe resolver en definitiva. Pero existía entre los términos de La Canonja y Reus una finca tapón, propiedad de los señores Soler, en la partida «Els Castellet», que adquiere la empresa «Shell» destinada al complejo petroquímico que levanta en Tarragona. A partir de ahora pues, serán fincas del término de Reus las integradas en el polígono, felizmente iniciado en 1957, junto a la carretera de Valencia, en el desvío de la Universidad Laboral.

Estas realidades de tipo económico, impondrán la autopista entre ambas poblaciones, máxime cuando la Diputación se dispone a emprender decididamente la obra. Para ello cuenta con los proyectos aprobados y lo más importante, con los medios suficientes por lo que respecta al tramo Tarragona-Salou que, como decíamos, no ha mucho en estas mismas páginas, podría inaugurarse en la primavera de 1965, pues la ejecución de las obras se preve en el corto periodo de año y medio. — PETRÓFILO.

ACL_17/07/1964_389

Petroquímica tarraconense

Anunciábamos no hace muchos días a través de estas mismas columnas, el hecho de que las industrias de Tarragona, en su expansión habían alcanzado el término municipal de Reus. En la partida «Els Castellet» de La Canonja, existe la finca Solé, recientemente adquirida por la Shell, una de las empresas asociadas al gran complejo petroquímico tarraconense. Enajenada la finca citada —verdadero tapon entre los límites de La Canonja y Reus—, partir de este momento, cuantos terrenos esten afectados por la expansión industrial, corresponderán ya a la vecina ciudad. El gran polígono Reus-Tarragona, íntimamente relacionado con el plan de autopistas, será pues una pronta realidad según demuestra el avance registrado. Avance espectacular que desde la carretera de acceso a la Universidad Laboral, origen del polígono en 1957, ha superado el «Canyet» y «Collblanch» para pasar por «Les Pletes» hacia el apeadero ferroviario de La Canonja y alcanzar los límites municipales que separan esta población de la próxima de Reus.

Ello nos demuestra la extraordinaria importancia del complejo petroquímico en curso de instalación en el Campo de Tarragona. Con el de Puertollano y el incipiente de Santander, serán las industrias más importantes de España en el campo de la química del petróleo. Industria de formidable porvenir, según demuestran los numerosos productos derivados con infinitas aplicaciones en todos los ramos. Concretamente el núcleo tarraconense formado por Industrias Químicas Asociadas, sociedad integrada por «Unión Española de Explosivos», Compañía Española de Petróleos» la británica «Shell» y la alemana «Hoeschst», dispondrá de una planta de «cracking» de naftas para una producción anual de 68.000 toneladas de etileno y 25.000 toneladas de propileno. A partir del etileno propileno obtenidos, la propia empresa obtendrá 28.000 toneladas de acetaldéhidido, 10.000 toneladas de octanol, 13.000 de ácido acético, 10.000 de óxido de etileno, 7.000 de glicoles y derivados, 5.000 de isopropanol, 2.000 de ácido cianhídrico, 20.000 de metanol y 30.000 de cloruro de vinilo monomero.

En las mismas instalaciones petroquímicas y a partir de los gases de «cracking», obtenidos por Industrias Químicas Asociadas, Dow Unquinesa obtendrá 20.000 toneladas de polietileno de alta, 6.000 toneladas de polietileno de baja, 8.000 de propilpropileno, 12.000 de estireno monomero y 15.000 toneladas de metanol.

En una segunda fase del proceso de obtención de derivados del petróleo, las industrias asociadas, producirán butanol y acrilonitrilo mientras la Dow Unquinesa obtendrá caucho prisoplano, polibutadieno y negro de humo.

Hasta aquí, pues, brevemente resumido el proceso de fabricación de las factorías que vienen levantándose en terrenos próximos a La Canonja. Una nueva máquina de trabajo y fuente de riqueza se une a las ya existentes cuyos primeros resultados han sido la supervalorización de terrenos y la afluencia de capitales y de cuyos beneficios han sido testigos los pequeños propietarios afectados en los términos de Tarragona y La Canonja. Asimismo un complejo de semejante envergadura lleva consigo una serie de industrias auxiliares, así como un acusado movimiento en el puerto. Dentro de un par de años, aquella zona estará radicalmente transformada, según dejan ver los actuales trabajos de explanación y arranque de los tradicionales cultivos de avellanos, almendros y algarrobos, para dar paso a naves, talleres y laboratorios. — PETRÓFILO.

ACL_28/07/1964_390

MEJORAS EN EL PUERTO

Según se desprende de la referencia de la última sesión de la Comisión Municipal Permanente de la Junta de Obras del Puerto, presidida por don Enrique Aguade, se ha convocado la subasta para la adjudicación de las obras de un almacén en el Muelle de Costa por importe de 5.219.148 pesetas y la pavimentación del Muelle Transversal y su acceso por un presupuesto de 15.293.587 pesetas. Asimismo han sido adjudicadas la adquisición de tres gruas de calzada sobre neumático por un importe de 4.480.500 pesetas y otras obras menores.

Aún cuando seguimos considerando que son insuficientes las obras en curso, recibamos con la natural satisfacción la próxima adjudicación de estos trabajos. El puerto —lo hemos repetido en varias ocasiones— esta desfasado y sus actuales instalaciones no responden, ni con mucho, a la gran vitalidad y expansión experimentadas. Un tanto paliada a lo largo del presente ejercicio económico, pues las cifras del movimiento de carga y descarga de mercancías —870.289 toneladas hasta el día 30 de Junio— son parecidas al pasado año, pero aún, así la zona de influencia que abarca; la industrialización de Tarragona; la creación del polígono Reus-Tarragona y los incrementos de regadíos en los campos de Lérida, son factores que debe estimar la Administración en lo que valen y representan. A nuestro entender, el proyecto más importante en el puerto es la habilitación del «trenta vuit», mediante la transformación en muelles de la parte comprendida entre el Muelle Paralelo y la Casa de los Prácticos. Esta obra, podría sincronizarse con el proyectado dragado de la dársena, evitando innecesarios transportes de las barcazas hacia el Recó de Salou, toda vez que los materiales servirían de relleno de los nuevos muelles, al igual que la draga «Guipuzcoa» absorbía arenas en la Playa del Milagro para rellenar el actual muelle de Levante, llamado en aquel entonces de «Alfonso XIII» por haber sido aquel Monarca, quien colocó la última piedra en 1930.

Las obras cuya subasta se anuncia, son complemento de las ejecutadas en su día, cuales fueron la construcción del espigón de defensa primero y la ampliación del muelle Transversal después, previo su acortamiento para facilitar la manobra de entrada y salida de buques. Actualmente se están montando las gruas eléctricas y con la pavimentación de la superficie del muelle y sus accesos, será posible una mayor fluidez en la circulación rodada. Asimismo figura la construcción de un almacén en el Muelle de Costa, aprovechando las posibilidades de la zona comprendida entre los tinglados, junto a las gruas y la línea del ferrocarril.

Respecto al estatismo en la importación y exportación de mercancías —estatismo relativo y solo con respecto al anterior ejercicio, naturalmente— se debe en buena parte a la crisis avícola con el consiguiente sacrificio de aves que ha mermado de una parte la producción y por ende un mayor consumo de harinas de soja y pescado, como asimismo maíz, productos importados de los Estados Unidos de América y El Perú. Asimismo ha influido en ello, los excedentes de trigo de que dispone el país como consecuencia de la óptima cosecha del pasado año, restando las importaciones de esta materia prima, tan indispensable para la alimentación. Estos dos factores influyen en la marcha portuaria, si bien es prematuro formular vaticinios, por cuanto nos hallamos solo a mitad del año y, normalmente los meses de Octubre y Noviembre se caracterizan por fuertes exportaciones de vino y frutos secos, unido a importaciones acusadas. — PETROFILO.

ACL_31/07/1964_391

La Canonja-Tarragona

Comunicada por el Ministerio de la Gobernación al Gobierno Civil de la Provincia, la aprobación, en Consejo de Ministros, celebrado el pasado día 24 de julio, de la anexión del municipio de La Canonja al de Tarragona, en el mediodía de ayer la Alcaldía convocó al Consistorio y a la Prensa y Radio locales, para darles cuenta de la nueva. Faltará sólo ratificar los oportunos documentos para que la propugnada fusión se convierta en realidad, basando La Canonja a formar parte del municipio tarraconense. Exactamente como se hizo hace catorce años con Tamarit, mediante el cual nuestros límites municipales pasaron de «Els Colls Majors» a la estación de Altafulla, formando la, digamos, cabeza de puente del río Gayá.

Con ello culminan una serie de gestiones —laboriosas gestiones en verdad— entre ambas Corporaciones, dando estado oficial al hecho consumado. Y decimos esto porque la conveniencia de fusión entre ambos municipios, surgió como consecuencia de la fuerte expansión industrial tarraconense. Aquel polígono, tímidamente iniciado en 1957, adquirió pronto amplias proporciones, traspasando enseguida los límites estrictos de nuestro término municipal. Se imponía, pues una unificación de criterios, en cuanto a la ubicación de factorías y ordenación urbana del lugar y de ahí, de esa necesidad, arranca el proyecto fusionista. Proyecto respaldado por los 250 millones largos que han percibido los propietarios de La Canonja, como consecuencia de la enajenación de tierras a las empresas intresadas y la supervalorización de los terrenos colindantes que han pasado de simples fincas rústicas, con un determinado valor como tales, a solares urbanos. Y bien sabemos cómo se incrementa el valor de tales solares, cuando una población se encuentra en fase de acusado progreso.

La anexión de La Canonja a Tarragona, obliga a nuestro Ayuntamiento a la realización de una serie de obras y mejoras, debidamente especificadas en el documento de compromiso. Tarragona hará honor a la palabra, al igual que las aspiraciones de Ferrán y Monnás, fueron fielmente cumplidas con ocasión de la fusión con el Ayuntamiento de Tamarit. No crean que ha sido fácil la avenencia, pues aparte las obras que La Canonja solicitaba, queda por resolver el engendro urbano de Bonavista, con los problemas inherentes a una población inmigrada, sin agua, ni luz, ni alcantarillado y crecido el núcleo habitado a la buena de Dios. En esto el Ayuntamiento de La Canonja no estuvo a la altura de su función rectora, permitiendo, con la alianza de intereses creados y afanes de lucro desmesurados, la creación de un poblado que constituye hoy problema grave para la ciudad.

El complejo industrial, que denominamos ya polígono Tarragona-Reus, entra en una nueva fase, dependiendo en su integridad de Tarragona. Mucha es la tarea a realizar y que escapa a nuestras posibilidades, pero es de esperar que poco a poco se vayan resolviendo las dificultades creadas. Dificultades derivadas de un crecimiento acelerado y de la vitalidad de que viene dando muestras todo el litoral como consecuencia del turismo, en la mayoría de casos unido a la industrialización, en el específico de Tarragona. La fusión de ambos municipios es un paso que de nada serviría si a la acción legal no siguiera el esfuerzo mancomunado. Felizmente, en estos momentos, podemos estar tranquilos porque la Administración va a remolque de la iniciativa privada, mucho más ágil y eficaz. — PETROFILO.

ACL_12/08/1964_394

Ordenación de la Costa

En la última sesión plenaria de la Diputación, convocada con carácter extraordinario, bajo la presidencia del Gobernador Civil, por cumplirse el III aniversario de la toma de posesión del actual Presidente, Sr. Soler Morey, se aprobaron dos cuestiones de gran interés para la provincia.

La primera es el Plan de Ordenación de la Costa que ha merecido la aprobación de los técnicos provinciales y su informe favorable, circunstancia que ha permitido al Pleno su aprobación definitiva. El indicado Plan, encargado a un equipo de técnicos que se presentaron al concurso convocado al efecto, fue ofrecido a la consideración de los municipios interesados en la reciente reunión de Torredembarra, coincidiendo con el «Día de la Provincia». La ordenación, viene supeditada al trazado de la futura autovía de Levante que discurrirá entre la cadena montañosa del prelitoral catalán y la misma franja costera. Desde la indicada vía de penetración hacia Levante, se establecen varias salidas en dirección al mar, respetando en lo posible las existentes. Como se respecta, todo cuanto han realizado ayuntamientos particulares. Pero se impone una ordenación especial para evitar estropicios urbanos, pues el afán desmedido de lucro no tiene límites y puede convertir nuestra costa en monumentales monstruos de cemento. Dicho es otras palabras, el Plan acaricia un trabajo armónico a todo lo largo de nuestra costa, con la dotación de completos servicios públicos a las poblaciones del litoral. Porque si bien es verdad el turismo ha significado una fuente de riqueza para aquellos núcleos habitados, no es menos cierto también, que ello supone una servidumbre de servicios que muchas veces, los Ayuntamientos afectados, no pueden resolver con sus propios medios. Caso concreto Tarragona, por ejemplo, cuya Corporación Municipal debe realizar un gran esfuerzo para paliar el problema del agua. Cuestión surgida a causa del incremento de población que en verano duplica. Y lo que decimos de Tarragona, podemos aplicarlo a Salou, Torredembarra, Cambrils, Calafell, Comaruga, Ametlla de Mar y todas las poblaciones de la costa en general. Existe otra cuestión de gran importancia cual es la red de alcantarillado y evacuación de aguas residuales, —Torredembarra y Salou son las más afectadas—, cuya resolución exige la inversión de grandes cantidades. En fin que los beneficios que supone el turismo en orden a la supervalorización de terrenos y vitalización de economías, tiene por otra parte una serie de inconvenientes, a los que tampoco son ajenos el alza de precios. El Plan de Ordenación responde a la necesidad surgida y tras su aprobación por la Corporación Provincial, será sometida a información pública en los Ayuntamientos de la costa por un plazo de dos meses para oír reclamaciones, un mes con carácter general y otros treinta días para los Consistorios Municipales afectados.

Y relacionado con este plan hay que incluir el proyecto de autopista Tarragona-Salou, completamente ultimado en estos instantes. De no sobrevenir contratiempo alguno, la indicada vía de acceso podría transformarse en auténtica realidad dentro de año y medio. En el verano de 1966, los vehículos podrán circular por la nueva carretera, si se cumplen las predicciones y propósitos. Después, la amplia vía prosigue en dirección a Reus, partiendo de «Els Estany» para salvar los pasos a nivel del «carrilet» y línea general del ferrocarril Valencia-Barcelona, mediante la construcción de un paso superior.

Digamos también que en la sesión plenaria se acordó la redacción del antiproyecto del Plan General de Saneamiento, al que se han recogido la mayoría de los municipios tarraconenses, subrogando a la Diputación la tramitación de proyectos y presupuestos. Es prematuro hablar todavía de ello, pero resulta evidente que este Plan acaricia el ambicioso proyecto de dotar a nuestros núcleos urbanos de agua y alcantarillado, con lo cual habrían resuelto la totalidad de los problemas básicos exigidos por la evolución actual.

PETROFILO.

ACL_12/11/1964_396

Desvío de carreteras

Según se desprende de la última reunión de la Comisión Delegada de Servicios Técnicos para las cuestiones de tráfico, se trató del proyecto de desviación de la carretera de Valencia a Barcelona a su paso por el interior de nuestra Ciudad y Cambrils. Tal medida viene impuesta por la intensa circulación rodada que experimenta la vía de penetración hacia el levante de la Península, particularmente durante la época estival, coincidente con el de mayor afluencia turística. Digamos ante todo que la carretera indicada es la más importante de España en cuanto a densidad se refiere. De ahí la conveniencia de adoptar una serie de medidas para impedir situaciones como las del pasado verano en que, a guisa de ejemplo, exponemos que de Torredembarra a Tarragona empleamos un día de mediados de agosto hora y media. Las condiciones del ancho de la carretera, constituyen la principal causa de esta falta de fluidez, traquilándose ello en embotellamientos y largas colas. Porque nada digamos cuando se produce una avería en cualquier vehículo; entonces, los entorpecimientos se multiplican en grado sumo. Y es que, a estas alturas, no se puede circular por carreteras cuyas obras de modernización fueron ejecutadas en 1929, cuando la Dictadura creó los Circuitos de Firmes Especiales. Es lamentable que así sea, pero la realidad no es otra. La carretera de Barcelona está totalmente desbordada y cuantas soluciones se apliquen serán meros parches. Pero a falta de una red viaria, como corresponde a la importancia de la zona que atraviesa, hagamos lo posible para paliar semejante situación.

El paso por el interior de Tarragona es problema y no menor, como resulta igualmente penosa la travesía por Cambrils. El Jefe de Obras Públicas propuso como solución de emergencia, el desvío por el Camino de la Cuixa hacia el Paseo de Circunvalación y enlazar luego por el Campo de Marte y María Cristina, con la carretera a la altura de Los Campos. Naturalmente que ni remotamente puede pensarse en utilizar tal circuito, si previamente no se le acondiciona como es preciso. Cuando en 1959 se renovó el firme de la carretera desde la Ciudad Jardín hasta el cruce de la Rambla con Vallesano, fue habilitado el desvío, sin arreglo alguno de la calzada. Porque no podíamos calificar como tal la piedra apisonada que los grandes camiones se encargaron de descarnar a poco de su utilización. Hoy, de persistir en semejante proyecto como parece, en primer término se impone una mejora de la calzada, asfaltándola debidamente. Y después, aprovechar al máximo las posibilidades del indicado desvío que, mucho nos tememos, no son muchas particularmente en el tramo comprendido entre la Beneficencia y el enlace con la carretera de Barcelona. Nada decimos del proyectado paso de ronda por debajo de Roger de Lauria, porque hubiera significado una solución, hoy interrumpida por las obras de restauración del Anfiteatro. Pero sí podría estudiarse un nuevo desvío al llegar a la altura de la Escuela Normal, rodeando el monumento por su parte norte.

Y lo que escribimos de Tarragona podemos aplicarlo a Cambrils, Bellve y el famoso arco de La Gornal, cuyos traza los entorpecen la circulación, creando una serie de problemas agudizados cuando afluye el turismo extranjero, unido al aumento cada día más acusado del parque nacional. — PETROFILO.

ACL_27/11/1964_398

Autobuses urbanos

Hoy serán presentados a las Autoridades y público tarraconense, los nuevos autobuses «Pegaso» que iniciarán su servicio a partir del día 1º de diciembre. Como consecuencia del concurso convocado en su día por el Ayuntamiento, la Empresa Jorge Travé, de Valls ha sido la adjudicataria de tal servicio, que se inaugura con los mejores auspicios. El crecimiento urbano de la ciudad con el consiguiente demográfico, permite hoy proyectar líneas hacia zonas, prácticamente inasequibles hace pocos años, por falta de vecindario que justificara el recorrido. Por ejemplo, la zona oeste de la población cobrará nuevo impulso, en cuanto a los transportes urbanos se refiere y otro tanto podemos afirmar respecto a la parte alta, con recorridos hasta el «Pla de la Seu». La nueva ordenación urbana de «Les Coques» inaugurada hace unos años, permite la llegada de los autobuses, cuyas unidades deberán circular por el Paseo de San Antonio, penetrando en el interior de la Ciudad por el mismo portal. Asimismo hay otros proyectos de extensión de líneas, de conformidad con el asentamiento de personal en determinadas zonas, donde se construye a marchas forzadas, dada la demanda de viviendas que experimenta Tarragona a causa de los procesos de industrialización y turismo.

Nueve en total son los autobuses que serán estrenados estos días, con una capacidad de setenta viajeros, de los cuales cincuenta viajarán de pie y los veinte restantes sentados. Ayer contemplamos las nuevas unidades en la calle de Sevilla donde estaban estacionadas, dándonos los últimos toques y creemos que su capacidad es suficiente holgada para cubrir totalmente el servicio. Es mejora importante para la población, dada la expansión experimentada en los años últimos.

Y al redactar esta crónica, a nuestra mente acude la puesta en servicio de los autobuses que cesan el martes próximo en su cometido. Fue en el invierno de 1948, que el Alcalde Sandoval Panasache —pocas semanas antes de ocurrir el trágico accidente de aviación en Pandols—, con las Autoridades tarraconenses, inauguraba el servicio de autobuses, interrumpido a raíz de nuestra guerra. Bendijo las unidades Mossen Garcés, que pronunció unas palabras alusivas al acto, haciendo los autobuses el recorrido hasta el Serrallo. La Empresa ATSA de Lérida, en sus principios llevo a cabo el servicio, en medio de grandes dificultades, debido a la carencia de material rodado y las restricciones en los cupos de carburantes. Por espacio de dieciséis años la indicada empresa llerdense —la misma concesionaria de los autobuses de la capital del Segre— ha explotado la línea que pasa hoy a la nueva empresa, de conformidad con la adjudicación municipal. Fue en la Tarragona callada y con escasos alientos que la inauguración de la línea produjo la mejorable impresión, como esperamos alcancé ahora los mismos efectos habida cuenta el auge tarraconense en todos los órdenes.

PETROFILO

ACL_29/11/1964_399

Crecimiento urbano

De cómo crece la Ciudad, nos lo demuestra la siguiente noticia. Cuatro mil viviendas van a levantarse en las proximidades del «Pont del Diabie». Concretamente en la carretera de Valls, alrededor del «Mas d'en Garrot» la empresa «Inmobiliaria Ciudad Condal», se dispone a construir las indicadas cuatro mil viviendas, con un plazo de ejecución cifrado en cuatro años. El tipo de casa será de seis plantas, con bastantes chalets y residencias.

Hasta aquí la noticia que viene a confirmar un proceso de expansión, presentado desde el momento en que la instalación de industrias en Tarragona, alcanzó singular relieve. Precisamente la Inmobiliaria citada, filial de una importante industria barcelonesa, viene a construir en nuestro término municipal, debido al incesante afluir de factorías y a la creación de uno de los complejos petroquímicos más importantes de nuestro país. La iniciativa privada está realizando la transformación de nuestra comarca, con bases económicas firmes, como es el caso del polígono de Tarragona que ha sobrepasado con mucho los límites estrictos de nuestra jurisdicción para adentrarse en La Canonja y alcanzar ya el término municipal de Reus. Dicho en otras palabras, el polígono de Tarragona, se denominará en el futuro «Tarragona-Reus», porque en definitiva tarraconenses y reusenses seremos los directamente afectados. Las tradicionales estructuras agrícolas de nuestro Campo, en la costa, ha dado paso a la afluencia turística, con una serie de repercusiones en todos los órdenes, a las que no son ajenas, ni mucho menos, la superválora de la tierra de secano, bosque o simple garriga. En el interior, estas mismas estructuras, participan de los beneficios de la industrialización, transformando viejos cultivos en zonas urbanas. Tal es el caso de Torreforta, verdadero desaguisado urbano, por falta de previsión y método, con la segunda edición del mismo problema en Bonavista, más agudizado todavía que en la primera de las barriadas.

Y hablando de la expansión del polígono residencial a partir de Torreforta diremos que la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Tarragona, proyecta levantar tres mil viviendas en el sector de La Canonja. La marcha en la instalación y montaje de las industrias, tienen la contrapartida de mayores exigencias en cuanto a habitabilidad se refiere y de ahí que nuestra Institución acuda a la llamada. Hemos visto el anteproyecto y, desde luego, la transformación de aquellos cultivos pedregosos de secano será radical. Como radical será —así lo esperamos— la construcción del grupo residencial del Mas d'en Garrot, a cargo de la Inmobiliaria barcelonesa. — PETROFILO.

ACL_05/12/1964_402



^ Cía Ferguson. Vista aérea

1964_ICC_10

1965

“Y fue entonces cuando surgieron las primeras complicaciones, por carecer La Canonja de un plan de ordenación urbana y los técnicos necesarios que facilitaran el asentamiento de industrias. Debíanse conjugar pareceres con las empresas y de ahí surgió el proyecto de fusión entre ambos municipios. Proyecto encaminado a coordinar la industrialización que se aproxima ya –sino han sido rebasados– a los términos municipales de Reus y Vilaseca. Digamos también que ésta anexión, viene respaldada por una afluencia de capitales en La Canonja, a la que los canonjinos ni remotamente podían soñar hace unos años.”

Petrófilo, 05/01/1965, “La Canonja - Tarragona”.

El desarrollo económico industrial abre el debate territorial en el seno del área central del Camp de Tarragona. La expansión y las nuevas ocupaciones industriales y residenciales requieren facilidades administrativas que agilicen los trámites y permisos. Este es pues el motivo de la anexión de municipios limítrofes a Tarragona: antes, Tamarit, Monnars y Ferrán; ahora, La Canonja. Anexiones que son el embrión de la soñada metrópolis tarraconense que sigue sin consolidarse. Entre tanto, la ciudad continua insistiendo en conseguir dos importantes desplazamientos, el del río en su delta y el del ferrocarril a su paso por la playa del Miracle.

LA CANONJA-TARRAGONA

El día 1.º de enero —concretamente a las 0 horas— ha entrado en vigor el acuerdo del Consejo de Ministros que aprobaba la fusión de los municipios de La Canonja y Tarragona. Tras los trámites reglamentarios y una vez firmada el acta de anexión, con la consiguiente aprobación por ambas Corporaciones, La Canonja pertenece ya a Tarragona. El acuerdo ha sido aconsejado por el proceso de industrialización que experimenta la Ciudad. Incipiente en 1957 y desbordante en los momentos actuales. Muy pronto, las factorías enclavadas en el polígono municipal Entrevías, próximas a la carretera que conduce a la Universidad Laboral, comenzaron a expandirse en dirección al Coll Blanc para rebasar enseguida los límites del término municipal estricto. Y fue entonces cuando surgieron las primeras complicaciones, por carecer La Canonja de un plan de ordenación urbana y los técnicos necesarios que facilitarían el asentamiento de industrias. Debíanse conjugar pareceres con las empresas y de ahí surgió el proyecto de fusión entre ambos municipios. Proyecto encaminado a coordinar la industrialización que se aproxima ya —sino han sido rebasados— a los términos municipales de Reus y Vilascca. Digamos también que esta anexión, viene respaldada por una afluencia de capitales en La Canonja, a la que los canonjinos ni remotamente podían soñar hace sólo unos años. Para ser más exactos les diremos que en el transcurso de 1963 fue satisfecha la astronómica cifra de 318 millones de pesetas, en concepto de enajenación de fincas y solares. Claro que todas estas cantidades no ha correspondido íntegramente a La Canonja, pues en parte, afectaban a fincas de nuestro término municipal, próximas al límite, pero aun así, la cantidad pagada es lo suficiente expresiva para aquilatar la riqueza que supone este volumen dinerario. Con la particularidad de que las parcelas colindantes han sufrido una radical supervalorización, obligando a los propietarios beneficiados la compra de fincas en términos municipales próximos —La Selva, particularmente—, cuando no a inversiones urbanas en la capital. La Plaza de Mossen Cinto Verdager, surgida por ensalmo, quizás es testigo de excepción de estas inversiones. Ahora, con la fusión el Ayuntamiento tarragonense deberá realizar una serie de obras, de conformidad con lo pactado, debidamente especificadas y que la Corporación se ha comprometido a ejecutar en un plazo prudencial de tiempo.

Y como Tarragona cumple con lo estipulado, basta sólo remontrarnos a quince años atrás, cuando fue anexionado el Municipio de Tamarit al nuestro. En aquel entonces Ferrán y Monnás, exigieron como condición previa a la fusión, la realización de una serie de mejoras que el Ayuntamiento ha cumplido escrupulosamente. Desde la dotación de alumbrado eléctrico a Monnás a la construcción de escuelas, alcantarillado y otros servicios públicos, toda una serie de proyectos se han tornado realidad. Fue durante la gestión del Alcalde de Olivé Martínez que Tamarit se fusionó con Tarragona; ahora, durante el mandato del Alcalde Dalmau Vila, La Canonja pasa a formar íntegramente del municipio tarragonense. Lo que aquella feliz gestión significó para el turismo —el tiempo dio la razón a quienes propugnaban el acuerdo—, ésta ha representado para la industria. Dos fuentes de riqueza, que nutren la prosperidad actual de Tarragona.

¡Bienvenidos pues, «els canongins», en el seno de la comunidad tarraconenses!. — PETROFILO.

HT_05/01/1965_406

ALTURA DE LOS EDIFICIOS

En la sesión última de la Comisión Municipal Permanente, se acordó elevar al Pleno la nueva ordenanza reguladora de la altura de los edificios en la Avenida de Cataluña entre el Campo de Marte y la Avenida de Colón.

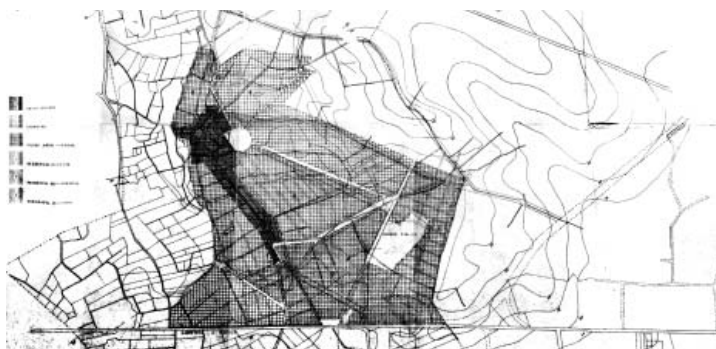
Esta ordenanza viene impuesta por la necesidad de proteger el paisaje ante posibles apertencias. Todos sabemos que desde el Paseo Arqueológico, puede admirarse la campiña tarraconense, con las sierras de Prades y montes de Falset y Llaveria, como telón de fondo. Decimos puede, cuando en realidad tendríamos que decir se podría, por cuanto una serie de edificios vienen ocultando de nuestra vista, la amplia visión del Campo de Tarragona. Bien añadiéndole un alero o simplemente no ajustándose al proyecto presentado a la consideración de la Corporación Municipal, es el caso que poco a poco van restándole perspectiva al amplio mirador para convertirse en una visión prosaica de casas y bloques de cemento. Hace poco surgió un incidente entre el Ayuntamiento y una empresa constructora que se había excedido en el límite de la altura permitida y de no poner pronto remedio a esta serie de abusos, la belleza del paisaje que, desde lo alto se divisa, se limitará a una serie ininterrumpida de ventanas y galerías, con algún atisbo de sierra en la lejanía. Y esto no puede permitirse ni consentirse porque los intereses del común están por encima de las apertencias y afán de lucro particulares. El crecimiento de Tarragona por una parte; la acción de los especuladores que encarecen innecesariamente el terreno, obligando a edificios de mayor altura por otra parte y la escasa efectividad municipal, en tercer término, son los principales factores de este proceso de gigantismo constructivo que experimenta la población. De ahí es a ordenanza, llamada a evitar mayores contratiempos, en la defensa del paisaje y que debería ampliarse a la totalidad del casco urbano, pues lamentablemente, estamos despersonalizando Tarragona.

Diremos también que la misma Permanente, acordó la modificación de algunos artículos del Reglamento para la concesión de la Medalla de la Ciudad, creándose la recompensa en la categoría de bronce y estableciéndose asimismo el diploma de servicios distinguidos a la Ciudad. Nos parece que con esto de la Medalla obramos un poco infantilmente cuando de su concesión se trata. A veces somos avaros con los propios valores locales —«Tarragona mare de forasters», decían ya nuestros abuelos— y nos entregamos a toda suerte de galardones ante el personaje cuya vinculación y amor a la Ciudad es puramente circunstancial. No vamos a citar ejemplos porque las comparaciones siempre resultan odiosas, pero sí pedir un tacto exquisito en la concesión del preciado galardón, requilando aquellos méritos que se estimen necesarios.

Y poco más día de sí la sesión que comentamos. Hubo numerosos asuntos de trámite entre ellos uno que aplaudimos cual es la desestimación de la nueva petición de FECSA de dispensa de línea subterránea en las calles de Augusto, San Francisco y Rambla del Generalísimo. Cuando se está proyectando la total renovación del alumbrado público, con la consiguiente mejora de una ciudad en semi-permanente con la debida ocultación de líneas, nos parece inoportuna la petición de la compañía.

PETROFILO

ACL_27/01/1965_408



La Canonja. Plan General de Ordenación >

1965_AAA_54

Tarragona - Salou

Entre los numerosos asuntos que figuraban en el orden del día del Pleno de la Diputación, destaca por su importancia, la aprobación del proyecto técnico de la autovía Tarragona-Salou, confeccionado por el ingeniero Sr. Llansó de Vinyals una vez incorporado al mismo varias modificaciones que resultaron de su primera información pública. Este acuerdo de la Corporación, nos viene a demostrar que el proyecto de una carretera rápida entre Tarragona y el vecino Salou, a través de la montaña del Telegrafo, podrá ser una pronta realidad. Sabedores de la importancia turística que tiene semejante proyecto, hacemos votos para que se lleve a la práctica, toda vez que su plena realización, significa la apertura al turismo de una zona, que enlaza perfectamente con el caserío residencial del barrio marítimo. Son asimismo muy importantes al respecto las manifestaciones de la Presidencia, contestando al señor Albouy, diputado y Alcalde de Reus, en el sentido de que se daría al proyecto de tramo de autovía entre Reus y Salou la precisa rapidez en su redacción y planteamiento. De aquel triángulo de carreteras rápidas —no nos atrevemos a calificarlas de autopistas—, dos de sus lados llevan trazas de convertirse en venturosas realizaciones en un período prudencial de tiempo, mientras confiamos que la carretera directa Tarragona-Reus, será debidamente ampliada y modernizada a fin de absorber con toda holgadura el creciente tráfico, consecuencia de la vitalidad que ofrecen ambas poblaciones.

Asimismo otra moción de destacado interés fue la inictiva del Consejo de Administración del Servicio Agropecuario Provincial, de creación de una comisión denominada «Defensa del Almendro». En los cultivos de secano, esta clase de arbolado, se desarrolla perfectamente y como sea que el precio de este fruto seco es altamente remunerador —al contrario de la avellana cuyas fluctuaciones en el mercado resultan más agudizadas—, es por ello que la Diputación en estrecho contacto con las Corporaciones de Barcelona y Lérida, acaricia un vasto proyecto de fomento y recuperación de cultivos. La reciente visita de la Comisión de Agricultura a Lérida, no es ajena a esta iniciativa que podría incrementar la riqueza agrícola de nuestras comarcas productoras.

Con el mejor de los augurios, prosigue la marcha de los planes de Cooperación Provincial —los ordinario y el extraordinario, denominado «XXV Años de Paz»— y ahí están la relación de las obras aprobadas en la sesión que comentamos. La Planeta, del Ayuntamiento de Aiguamurcia, Catllar, Nules, Vinebre, Bisbal del Panadés, Poble de Montornes y Belltall, resolverán una serie de problemas, relacionados, en su mayoría, con el abastecimiento de aguas y alcantarillado y pavimentación de calles.

Finalmente, la Diputación se constituyó en sesión extraordinaria para ratificar el proyecto de presupuesto por noventa y dos millones de pesetas para financiar el plan de mejora y reforma de la red viaria provincial, mediante préstamo con el Banco de Crédito. Vdes. conocen la importancia de esta obra que afecta a todas nuestras comarcas y de la que dimos cuenta en su día. Con este trámite quedará superado el proceso de concesión del indicado crédito, solo pendiente de la firma de la correspondiente escritura. Una vez la Diputación disponga de las cantidades necesarias, serán convocadas las oportunas subastas a fin de ejecutar este amplio plan de modernización de nuestros caminos vecinales, que tantas esperanzas han suscitado en los pueblos afectados. — PETROFILO.

ACL_12/03/1965_420

TORREFORTA

La popular barriada de Torreforta, celebrará mañana su fiesta patronal, en honor de San José. Se ha conccionado un extenso programa, con actos religiosos y culturales —solemne oficio, procesión, entre los primeros— y exposiciones en la escuela de formación profesional «La Salle» y en el «Grupo Gual Villalbi», aparte la salida de «gegants i nanus» que haran las delicias de la gente menuda.

Cuando hablamos de Torreforta a nuestra mente acude, la puesta en marcha del grupo de viviendas «Agustín Sandoval», generatriz de la serie de edificaciones que discurren en terrenos comprendidos entre las carreteras de Valencia y Reus. Fue por los años 48 que comenzaron las obras por el «Patronato Cardenal Arce Ochotorena», eligiéndose aquella zona por la depreciación de los terrenos, la proximidad a los escasos centros industriales que poseíamos en aquel entonces leíase Sulphur, Estación de clasificación —y por el indudable respeto que debíamos a la huerta tarraconense, nuestra mejor despensa de frutas y verduras en todas las épocas y en aquellos calamitosos años de racionamientos y privaciones. La marcha del tiempo y la evolución de la Ciudad, no tiene en cuenta hoy el respeto a los cultivos hortícolas ya que solo la construcción del desvío de la carretera con el nuevo puente, ha permitido seccionar las huertas del Francolí que son absorbidas por la construcción urbana. Pero en aquel entonces ni Tarragona tenía potencialidad económica para acelerar su progreso, ni existían los factores que privan en estos momentos. Así nació Torreforta, y su núcleo de viviendas, levantadas con el afán de remediar un problema social. Después, todos Vdes. conocen la evolución de la barriada, a consecuencia del crecimiento industrial a partir de 1956 cuando el Ayuntamiento adquirió los terrenos de Entrevias para la instalación —que este fue el proyecto inicial— de las ampliaciones que acaricia «Electroquímica de Flix». Hoy Torreforta se encuentra en pleno auge, desbordando todas las previsiones de tipo municipal en cuanto a dotación de servicios públicos se refiere.

Hasta nosotros ha llegado un folleto, muy bien confeccionado, que sintetiza la marcha del barrio. Entre sus páginas, se reproducen dos planos facilitados por los servicios cartográficos municipales, donde puede apreciarse la expansión urbana, íntimamente relacionada con la instalación de nuevas factorías. Aquel expresivo plano es lo suficiente elocuente para relevarnos de todo comentario, pues por sí solo nos demuestra lo que ya sabemos cual es que el paralelismo de ambos crecimientos. Claro está, todo esto acarrea inúmeros problemas y que Torreforta los tiene planteados en grado agudo, como son pavimentación de calles, nueva dotación de agua y alcantarillado, instalaciones de alumbrado público, arreglo de accesos. Pero es de suponer que en este estudio de las cuestiones planteadas que exigen una prioridad en las soluciones, Torreforta ocupará un primerísimo lugar. Precisamente las fuertes subvenciones recientemente aprobadas por la Dirección General de Obras Hidráulicas, harán posible la puesta en marcha de aquellos proyectos que estima el Ayuntamiento como más convenientes y necesarios.

Hagamos votos para ello y en esta jornada jubilosa de San José, sean nuestros mejores augurios para la feliz culminación de los problemas planteados. — PETROFILO.

ACL_18/03/1965_421

Obras en Torreforta

En nuestra crónica relativa a Torreforta, les dábamos cuenta de los propósitos municipales para solucionar los problemas básicos que tiene planteados la barriada, como consecuencia de su crecimiento urbano. Sabíamos cuanto la Corporación tenía proyectado y esperamos que fuera confirmado oficialmente, según se desprende de los acuerdos últimos de la Comisión Municipal Permanente.

A tenor de los mismos, se aprobaron las actas de adjudicación provisional de subasta de las obras de «ampliación de la red de alcantarillado» a don Casimiro Veciana Camps por la cantidad de 1.800.000 Ptas.; «Ampliación de la red de distribución de aguas» a Uralita S.A por importe de 1.400.000 Ptas. y «Construcción de un colector para desagüe» a don Gaspar Espasa Xaus por 1.149.000 Ptas. Con la realización de estas importantes obras se dará cima a un trabajo de gran importancia para Torreforta cual es la resolución del problema de aguas y alcantarillado, que tanto preocupa en estos momentos. El crecimiento de Torreforta corre paralelo al del Polígono Industrial y aquella barriada que nació de la nada, ha adquirido una importancia demográfica que cada día pesará más en la Ciudad. De ahí estos proyectos municipales en vías de realización a los que cabrá añadir, después, la pavimentación y alumbrado. Pues ni remotamente puede pensarse en arreglar las calzadas y ordenar calles, si previamente no ha sido construida la correspondiente red de alcantarillado y distribución de aguas.

Otra cuestión importante, sometida a la consideración del Consistorio fue la confección de un plan parcial de reforma interior del polígono limitado por las calles de Jaime I, Avenida de Ramón y Cajal, Paseo de la Independencia y calles de Torres Jordi y Peal Dicho en otras palabras: ante la expansión urbana por la zona del «Camí de la Fonteta», donde se han edificado unos grandes almacenes y se procede a la edificación de viviendas, sustituyéndose los tradicionales cultivos de avellanos y huertos por solares, se impone un plan adecuado a fin de evitar cualquier desorden que podría perjudicarnos en el futuro. Por los años 20, la Fábrica de Tabacos fue el primer conjunto industrial que ocupó buena parte de aquellos cultivos, siguiéndole después la zona arqueológica de la Necrópolis con su Museo. Escasas eran las edificaciones existentes, salvo las «masías» próximas a la población. Pero de unos años a esta parte, la tendencia progresiva del casco urbano en dirección al río Francolí, ha venido cubriendo solares, afectando actualmente a la totalidad del polígono.

Hagamos también referencia a la propuesta de concesión del «Diploma de servicios distinguidos a la Ciudad» al Cronista de Tarragona y colaborador de nuestro periódico, don Juan Salvat y Bové; a don Manuel Cardona Baldó y don José Solé Sanromá, delegados del Ayuntamiento en Madrid y Barcelona, respectivamente. Los tres se han hecho acreedores de esta distinción a lo largo de sus actuaciones —en la esfera histórico-costumbrista el primero; en la gestión de asuntos en la capital de España el segundo y en la propaganda de Tarragona en Barcelona, el tercero— y es por ello que se premian sus esfuerzos, otorgándoles el «Diploma»; primero de los que se concede, pues hasta ahora la Corporación sólo otorgaba la Medalla de la Ciudad, en sus categorías de oro y plata y los títulos de Hijo Adoptivo o Prefecto, según los casos.

Finalmente la donación por la Junta del Hospital de San Pablo y Santa Tecla, de veintidós botes de farmacias, que guardaba en la antigua farmacia del centro docente, permitirá incrementar las colecciones que posee el Museo de la Ciudad, perfilándose ya, perfectamente definidas, diversas secciones, surgidas, precisamente, por los donativos y adquisiciones que se suceden. El Museo crece y las bóvedas del Pallol resultan inadecuadas para conservar tantos objetos, como alberga pero también se habilitan nuevas dependencias que, cuando se inauguren, constituirán una agradable sorpresa para los tarraconenses. PETRÓFILO.

ACL_22/03/1965_422

Circunvalación de la ciudad

Prácticamente desde ayer puede considerarse abierto al tráfico el desvío por el «Camí de la Cuixa», formando parte de la circunvalación de la Ciudad. El riego asfáltico de la calzada, enlaza ya con la carretera del cementerio y Campo de Marte, desde donde los vehículos pueden proseguir hasta enlazar con la carretera de Valencia. El tramo comprendido entre la Casa Tutelar de San José y María Cristina, se halla en obras, debido al tendido de la nueva cloaca, cuya tubería no puede ser colocada con la rapidez requerida, a causa de la naturaleza rocosa del suelo, que hace preciso el empleo del compresor.

Estos trabajos corren a cargo de la Jefatura de Obras Públicas, que satisface asimismo parte del asfaltado de la Avenida de Cataluña, por considerarlo como enlace entre la carretera de Pont de Armentera y el nuevo desvío. En esta obra hay que considerar dos aspectos, utilitario uno y turístico el segundo. La puesta en servicio de la nueva ruta para los coches de turismo, permitirá descongestionar el paso por el interior de la población, facilitando el rápido «discurrir» de los grandes camiones. Aún así, será sólo un mero parche, pues se preveía una absorción de un veinte por ciento de los vehículos, según aforos efectuados durante la pasada temporada estival, proporción que ha quedado desbordada por el considerable aumento de coches experimentado por el parque nacional —sólo Barcelona cien mil vehículos más— y el incremento de la afluencia turística. A pesar de ello, conveganos en la buena voluntad de la Jefatura de Obras Públicas, en orden a la resolución de este problema, cada vez más pavoroso a medida que avanza la mecanización del país. Porque y esto es lo verdaderamente lamentable circulamos todavía sobre los llamados firmes especiales de la Dictadura. Una carretera a la que se han introducido muy pocas modificaciones y mejoras y completamente superada en los momentos actuales, con los consiguientes problemas en todos los órdenes. Asimismo se nos anuncia la pronta puesta en servicio del tramo próximo a la entrada de Altafulla, en el puente sobre el río Goyá y con respecto al «Tomb» de la Jota, será menester esperar otra temporada hasta su completa utilización.

Si desde el punto de vista utilitario, el desvío ofrece una salida en casos de emergencia —presumimos su definitivo estreno el domingo, día 13, con motivo de la corrida del Cordobés—, un segundo aspecto hay que considerar, cual es el turístico. Hasta el momento presente, escasos eran los coches, que se aventuraban por la torratera del Paseo de Circunvalación que planeaba el Arzobispo Santyan y Valldivielso, a fines del siglo XVIII, pero con el nuevo firme, serán muchísimos los turistas que recorrerán el breve trayecto. Un tramo sugestivo, pues domina los bellos alrededores de Tarragona —sudores de nuestros payeses en «Terres Cavades», La Oliva, el Llorito y los montes que cierran el Campo de Tarragona—, teniendo como telón de fondo, el recinto amurallado. Incluso en las horas nocturnas resultará placentero el paso para admirar el contraste entre la oscuridad y el Paseo Arqueológico, bellamente iluminado. Pero, y aquí sí que ponemos un pero mayúsculo. En la curva junto al viejo fortín del Seminario, desde la cual se admira, el bello paisaje del valle de la Ermita de la Salud, se ha permitido un vertedero de cascotes que afea y apesta el lugar, junto con las barracas proliferadas a lo largo de la pendiente de la «Pedrera d'en Cabalet». Precisamente en aquel punto exacto que demanda una glorietta para incorporar a la ciudad, un nuevo atractivo, cual es el paisaje próximo, se escalonan barracas suburbiales que neutralizan el goce de semejante mirador. Es por estas razones, que creemos necesario la resolución del problema planteado, mediante la construcción de unas viviendas para aquellos habitantes, situándolos en otro lugar y el arreglo de la zona, urbanizándola debidamente, mediante una plazoleta para estacionamiento de vehículos, unidos al propugnado mirador. — PETRÓFILO.

HT_05/06/1965_425

Tarragona-Salou

Como saben ya nuestros lectores, el pasado día 31 de Julio se procedió a la firma de la escritura de concesión de un préstamo de 37.072.500 Ptas. por el Banco de Crédito Local a nuestra Diputación, destinado a la financiación de la autopista Tarragona-Salou. Importante firma en verdad que nos coloca en el umbral de una de las mejores realizaciones a que pueden aspirar ambos municipios. Porque situar Tarragona a diez minutos escasos de Salou, es ciertamente importante, como decisivo para su futura expansión el hecho de que enlace directamente la carretera rápida con el Paseo de Jaime I el Conquistador. Aparte de todo cuanto se relaciona con la circulación de vehículos, existe un segundo factor, ciertamente importante, cual es la limitación de un nuevo polígono, que, con el tiempo dará paso a la construcción en sustitución de los actuales cultivos de secano. La circunstancia de abrir nuevos terrenos a la urbanización, mediante la construcción de vías de acceso, unido al auge experimentado a lo largo de la franja del litoral, sin duda, fomentará la expansión urbana a que nos hemos referido enlazando Salou con la Universidad Laboral.

Aparte estas consideraciones de tipo general, el hecho cierto de que es este el primer tramo de autopista que se construye en la provincia por parte de la Diputación. Mientras la actual carretera Tarragona-Faro de Salou, tendrá una finalidad turística que será aprovechada por aquellos viajeros que deseen admirar el bello paisaje, quienes se desplacen directamente a Salou, utilizarán la nueva vía de acceso. Las características de la autopista son de una anchura de veinte metros, con separación intermedia para las cuatro direcciones en ambos sentidos, aparte lugares en los dos lados destinados al estacionamiento de vehículos. Se aprovechará en buena parte la actual carretera que conduce a la Universidad, partiendo del cruce con la de Valencia, ampliándose considerablemente. Tras discurrir por la parte trasera del centro docente, como sucede en la actualidad con la carretera turística, al llegar a la primera curva según nos dirigimos hacia la "Torre d'en Virgili", derivará en dirección al "Coll del Telégrafo, cuyo pequeño valle atraviesa en su totalidad hasta enlazar con el Paseo del Conquistador.

Como sea que los proyectos están ultimados y aprobados, es de suponer que en el próximo pleno de la Diputación sea anunciada la oportuna subasta, pues es propósito de la Corporación llevarla íntegramente a la práctica en el plazo máximo de un año y medio. Es decir, de no sobrevenir cualquier dificultad, para la temporada turística de 1967, la autopista puede entrar en servicio.

Mientras, se perfila un segundo proyecto, cual es el enlace entre Salou y Reus, a partir de la zona de "Els Estany" para superar, mediante paso elevado, las vías del ferrocarril de Valencia y "carrilet". Pertenece la actual carretera a Obras Públicas y por tanto, deberán realizarse las gestiones necesarias en orden a una posible permuta, que permita la prolongación de la carretera rápida hasta la vecina Ciudad. — PETROFILO.

ACL_10/08/1965_428



Tarragona. Fotoplano

1965_ICC_45

Triángulo de autopistas

La zona del Campo de Tarragona comprendida entre Tarragona-Salou-Reus, está llamado a ejercer una gran influencia económica no sólo en nuestra provincia y Cataluña sino en todo el ámbito del país. Sus cualidades y buenas comunicaciones, confluyen para hacer de la zona indicada una de las de mejor porvenir. A medida que Barcelona descongestiona, el polo de crecimiento tarragonense se desarrolla normalmente y sin presiones de ninguna clase. Queremos decir que las industrias afluyen a la zona indicada, porque estiman que invertir sus capitales en nuestra tierra, no sólo es rentable sino factible hallando las condiciones favorables para ello. No olvidemos que Barcelona y su zona de influencia, es un excelente mercado de consumo, y en general, nuestra región se caracteriza por un elevado nivel de vida, con plena dedicación, falta de mano de obra y una economía en franca expansión y progreso.

Aparte la comarca del Valles —con los núcleos básicos de Sabadell y Tarrasa— y alrededores de Barcelona, es en Tarragona donde se desarrolla el mayor polígono industrial catalán. Por esto cuando propugnamos la construcción de un triángulo de autopistas no hacemos otra cosa que ponernos al día en cuanto a comunicaciones se refiere. Los factores industrialización y turismo, cada día influyen más en esta zona de nuestro Campo y las carreteras existentes no están, ni con mucho, a la altura que requiere el momento actual. La Diputación, anticipándose a la expansión de que somos testigos, llevará muy pronto a la práctica, aquella carretera rápida que las circunstancias aconsejan. Vdes. conocen detalles y proyectos para que insistamos en ello y es de esperar que todo cuanto ha sido previsto se desarrolle normal y rápidamente. Es más, la misma Diputación, perfila ya la realización de una segunda fase de este triángulo, cual la continuación hacia Reus, a partir de "Els Estany" de Salou, salvando los pasos a nivel del ferrocarril de Valencia y "carrilet".

Al igual que en la carretera de la costa, vivimos de las rentas de las carreteras de la Dictadura, construidas entre los años 25 y 29 con los embotellamientos y dificultades de rigor. No queremos decir que la carretera de Salou a Reus y de Reus a Tarragona, sean defectuosas, pero si insuficientes, en particular este tramo último. El parque provincial de vehículos, crece a razón de mil coches por mes y Barcelona es un monstruo que ha sobrepasado con mucho el número 400.000 de matrícula. Las actividades industriales cada día son mayores y la vitalidad va en aumento. Excusamos decir lo que será este triángulo dentro de cinco años, cuando las factorías se hallen en plena actividad y el turismo doblemente desarrollado. Si dentro de poco no se realiza el esfuerzo que merece nuestra actividad, auguramos un colapso circulatorio a todo lo largo de estas carreteras. El mismo colapso del que somos testigos estos días, cuando para recorrer el tramo hasta la Playa de la Rabassada se precisa hasta media hora de tiempo.

Un triángulo de autopistas que unan Tarragona con Salou —próxima a realizarse—, Salou con Reus y Reus con Tarragona, es lo que demanda el rápido crecimiento de nuestra zona. Por parte de la Diputación está a punto de llevarse a la práctica el primero de los proyectos, compitiendo a Obras Públicas el resto de los trazados. — PETROFILO.

ACL_15/08/1965_429

EL PUERTO

Creciente debe ser la atención hacia el puerto por lo que significa para nuestra economía local. Porque, no nos cansaremos de repetirlo, el tráfico portuario, esta íntimamente unido a la prosperidad estatístico o decadencia de Tarragona. Cuando el puerto muestra su gran actividad, la población crece y próspera contra ríamente, si la darsena aparece vacía de buques, la economía declina.

Estas circunstancias que se repiten en el transcurso del siglo último, tienen plena vigencia en nuestros días. Claro está que un nuevo factor ha surgido inopinadamente, cual es el turismo. Pero aún así, la industrialización y puerto deben ser los pilares fundamentales sobre los que asentar la economía tarraconense. El turismo es frágil y cualquier circunstancia, imprevista en estos momentos, puede significar su descenso. Tenemos el ejemplo de Andorra. En el decenio 50-60 el pequeño Principado registró la mayor prosperidad de su milenaria historia. Con el Plan de Estabilización español, y la consiguiente afluencia de divisas, al situar el dólar a 60 pesetas, previa la devaluación de la moneda, nuestro país pudo adquirir en el extranjero aquellos productos de los que carecíamos. Resultado: la piña tropical, pongamos por caso, comenzó a venderse aquí, restando un incentivo al mercado andorrano. Y al hablar de un determinado producto, queremos generalizar en todos aquellos que tenían un evidente interés para nosotros y que hoy, porque se fabrican ya en el país o porque resultan al mismo precio, no compensan el largo viaje. Como consecuencia de ello, el turismo baja y el comercio andorrano se resiente.

Este simple ejemplo, debe ser lo suficiente elocuente para saber a que atenernos sobre el particular. Fijar la mayor atención al puerto es premisa indispensable para pensar en la Tarragona del mañana. A este respecto, sin embargo, podemos mostrarnos tranquilos porque el puerto lleva una marcha ascendente muy acusada, íntimamente relacionada con la industria instalada en nuestro Polígono y el crecimiento de su zona de influencia. Para decirlo en breves palabras, diremos que en estos momentos, el volumen de mercancías cargadas y descargadas asciende a 200.000 toneladas más, en números redondos, con respecto al anterior ejercicio económico, siendo el porcentaje de incremento de un 22 por ciento. Basta sólo llegar hasta Roger de Lauria para comprobar el número de unidades que recalcan en la bocana por falta de espacio en los muelles. Raro es el día en que dos, tres y hasta cuatro unidades, esperan pacientemente, con los consiguientes perjuicios y extorsiones.

Al puerto hay que dotarle del suficiente utillaje para imprimir a las operaciones de carga y descarga la máxima celeridad, ampliando sus instalaciones a fin de que pueda acoger un mayor número de buques. Es un problema que se agrava y que debería resolverse porque, como en nuestras carreteras, toda clase de previsiones hechas a corto plazo han sido ampliamente desbordadas.

PETROFILO.

ACL_26/08/1965_432

DESVIO F. C. Y RIO

Importantes declaraciones la de nuestra primera Autoridad Civil en el transcurso de la reunión del Consejo Provincial del Movimiento, últimamente celebrada. Importantes por que dió a conocer la serie de proyectos que se están tramitando y que tanto afectan a nuestras comarcas. En primer término diremos que los proyectos de desviación del río Francolí y del ferrocarril a su paso por Tarragona han sido aceptados por el Ministerio de Obras Públicas y RENFE, en el segundo de los casos. La desviación de nuestro río, en su desembocadura se impone por constituir el único proyecto viable, que, en su día, permitirá la ampliación de la zona portuaria. Los terrenos ganados al Francolí, son la futura carretera de acceso a los nuevos muelles y zona industrial ubicada en la desembocadura, permitiendo a la par la instalación de industrias relacionadas con el tráfico portuario.

Y nada digamos del desvío ferroviario, vieja aspiración tarraconense nunca lograda. Sólo la retirada de las instalaciones ferroviarias junto al Balcón del Mediterráneo, permitiría la construcción de un hermoso paseo marítimo, prolongable desde el Mílagro hasta la Comandancia de Marina. Obras de gran envergadura y singular interés que deben encauzarse para que alcancen su plenitud.

Otra de las noticias interesantes es la inversión de doscientos millones de pesetas en la carretera de la costa a su paso por nuestra Provincia, con el fin de modernizarla y acondicionarla debidamente ante el creciente tráfico que experimenta, el más importante de nuestro país. A su vez, coordina ello con el próximo arreglo de los caminos vecinales dependientes de la Diputación, al amparo del crédito extraordinario de 90 millones de pesetas que será próximamente concedido por el Banco de Crédito Local, una vez firmada la oportuna escritura.

Otro tanto tiene el mayor interés, en orden a la industrialización futura, la anunciada subasta de 329.302 metros cuadrados por un importe inicial superior a los 61 millones de pesetas de las parcelas del Polígono del Ministerio de la Vivienda, cuyas obras de acondicionamiento están muy adelantadas. A este fin, el próximo día 25, tendrá lugar una reunión en el Gobierno Civil para cambiar impresiones entre la Gerencia de Urbanismo y aquellas entidades o industrias a quienes pueda interesar su asentamiento en Tarragona.

Del proyecto de autopista de Levante tienen Vds. puntual referencia con la aparición del Decreto de Obras Públicas convocando a la iniciativa privada, mediante el sistema de peaje. En principio se prevé el tramo La Junquera-Barcelona, pero establece asimismo la posibilidad de ampliación hasta Tarragona, dada la creciente importancia de nuestras vías de comunicación a consecuencia de los factores industrialización y turismo.

En el orden cultural la puesta en marcha de Colegios Menores, la necesidad de construir nuevos institutos de enseñanza media y la posibilidad de crear en Tarragona un polígono de descongestión de las facultades de la Universidad de Barcelona, son otras tantas cuestiones, plenamente realizadas unas, en proyecto otras y tramitándose esta última, cerca del Ministerio de Educación Nacional.

La Feria del Mar para 1967, la IV Asamblea Provincial de Turismo, el auge del cooperativismo agrario y otros temas, fueron ampliamente expuestos en el transcurso de la reunión en que se trazaron una serie de planes de la mayor importancia para el futuro.

PETROFILO.

ACL_16/11/1965_436

Dos millones de toneladas

Nuestro puerto ha rebasado los 2 millones de toneladas en las operaciones de carga y descarga de buques. Esta cifra jamás alcanzada, ni soñada hace sólo unos años, nos demuestra la creciente vitalidad de que da muestras la zona de influencia particularmente las comarcas tarraconenses y leridanas y, en segundo término, el Bajo Aragón y Rioja. El día 30 de noviembre llegó a registrar exactamente la importante cifra de 2.001.238 toneladas que representan con respecto al ejercicio económico del pasado año 477.122 toneladas de más. Asimismo cabe citar que hasta la jornada de ayer, martes y en todo lo que va de mes, había registrado 44.000 toneladas de mercancías que nos ofrecen un promedio de 171.000 toneladas mensuales, de proseguir el mismo ritmo hasta final de año.

Claro está que podía influir en ello la creciente demanda de productos petrolíferos canalizados a través de CAMPSA y CEPSA, pero según se nos informa, con ser este capítulo importante, unas tres cuartas partes del volumen cargado y descargado, corresponden a mercancías diversas, mientras que el petróleo y sus derivados registran la suma de 582.000 toneladas correspondientes a CAMPSA, sin tenerse en cuenta las periódicas descargas de petróleo venezolano a cargo de CEPSA que suman, en líneas generales, unas 52.000 toneladas en total.

Esta es la realidad de nuestro puerto, con la contrapartida de mayores exigencias en cuanto a su modernización y utillaje, para facilitar más espacio en los muelles, pues nos resulta ya familiar la permanencia de buques en la bocana del puerto por falta material de espacio en el interior de la dársena, con las consiguientes pérdidas de tiempo y perjuicio económico.

A la vista de estos resultados, será cuestión de esperar el cierre del año, para saber exactamente a qué atenernos aunque no sería aventurado afirmar que nos aproximaremos y aún superaremos el 2.200.000 toneladas en la suma de mercancías y productos petrolíferos. — PETROFILO.

ACL_08/12/1965_438



Puerto. Vista aérea

1965_APT_28

Autopista Tarragona-Salou

Sin duda alguna la cuestión más importante tratada en la sesión plenaria de la Diputación, celebrada en la tarde de ayer fue la convocatoria del concurso subasta de la autopista Tarragona-Salou. Tras resolver diversos asuntos relacionados con algunas propiedades afectadas por el nuevo trazado, se aprobaron las bases y condiciones que deberán regir en el concurso para la adjudicación de las obras. Dicho en otras palabras, la proyectada autopista puede ser una realidad para mediados de 1967. La obra será financiada al amparo de la operación de crédito de 30 millones de pesetas recientemente concertada con el Banco de Crédito Local y es de esperar comiencen pronto los trabajos, una vez adjudicados. Como saben nuestros lectores, el trazado es idéntico a la carretera de acceso a la Universidad Laboral, discurriendo por la parte trasera del centro docente, para enfilarse el Coll del Telégrafo y enlazar directamente con el Paseo de Jaime I. Una vez la nueva guía de acceso se encuentre en uso podrá circularse de Tarragona a Salou en el corto espacio de diez minutos, quedando la actual carretera para quienes deseen admirar el paisaje costero a lo largo de la ruta hasta el barrio marítimo de Vilaseca.

Albricias pues por el acuerdo que quisiéramos prontamente transformado en realidad, sino por otras razones, por las circunstancias del alza de precios en los materiales de construcción que tantas extorsiones ocasionan en esta clase de obras, adjudicadas por un presupuesto fijo.

Ahora bien, este tramo comprende desde la curva que enfila la Torre d'en Virgili hasta el enlace con Jaime I, pero queda la actual carretera hasta la Universidad Laboral que permanecerá en el mismo estado, aunque es de prever será asimismo sensiblemente mejorada.

Y por último, una vez la autopista concluida, se planteará su prolongación hacia Reus a partir de "Els Estanys" para orillar los pasos a nivel del "carrilet" y vía ordinaria que tanto entorpecen la entrada a Salou, desde las Cuatro Carreteras. El proyecto Tarragona-Salou se halla en el umbral de su realización y es de esperar tenga suficiente incentivo para que las empresas interesadas en ello acudan a la cita. — PETROFILO.

ACL_10/12/1965_439



Tarragona. Fotoplano

1965_ICC_43

1966

“Cuando a mediados del pasado siglo se trazó la vía férrea a lo largo del litoral, quienes proyectaron la nueva vía, ni remotamente podían sospechar que, un siglo después, la zona costera, alcanzara semejante renovación. Se hizo de la forma que se hizo por la sencilla razón de que aquellos terrenos carecían de valor, atendida su escasa rentabilidad agrícola. Pero he ahí que los valores, siempre relativos, se han trastornado y la franja mediterránea, constituye hoy la zona mejor cotizada de la Península. Quizás algún día no sea así, bien por decadencia del turismo y por imperar la moda de veranear en la montaña, pero en estos instantes, lo que priva es la playa.

[...] Hemos pasado por la Estación Central. También se ha proyectado una nueva estación junto a la Escuela Normal de Maestros y pocos meses hace, nos fue presentado el nuevo proyecto de túnel sobre la montaña rocosa, continuidad de aquel otro proyecto, mucho más ambicioso, sometido a la consideración del entonces Ministro de Obras Públicas hace seis años. El proyecto de que vamos a tratar, desestima cuantos esbozos y anteproyectos han sido presentados, acometiendo definitivamente la desaparición de la vía férrea desde Tarragona a San Vicente de Calders, mediante desviación del ferrocarril. En líneas generales y según manifestaciones del Alcalde de la Ciudad, el estudio supone la construcción de una estación ferroviaria en terrenos actualmente ocupados por el actual Depósito de Máquinas y Clasificación, de donde partiría la nueva línea hacia Pallaresos, para enlazar en las proximidades de Perafort, con el trazado del interior.”

Petrófilo, 07/05/1966, “Ordenación ferroviaria”:

Prosigue el debate sobre los posibles trazados del ferrocarril a su paso por la ciudad. Al elenco de alternativas extendidas desde mediados del siglo XIX se suma ahora la posibilidad de desviar todo el trazado desde la estación de Clasificación hasta pasada Torredembarra. La gran estación de Tarragona ocuparía los terrenos de la estación de Clasificación apuntando hacia el interior. Un debate que todavía hoy, en 2016, sigue de polémica actualidad.

Planes y proyectos

— y III —

Los problemas planteados por Tarragona, ciudad, al Ministro de Obras Públicas en su visita última, fueron sustancialmente cuatro, a saber:

- Ampliación del puerto.
- Desviación del Francolí.
- Desaparición de la zona viaria junto al Balcón del Mediterráneo, mediante la desviación del ferrocarril y
- Construcción del Pantano del Francolí.

En el primero de los casos, la ampliación del puerto es consecuencia lógica de la fuerte expansión registrada en la carga y descarga de mercancías. Basta manifestar que, según el Sr. Serrano Suñer en sus palabras de gratitud al homenaje tributado, el puerto con respecto a 1935 —último año normal con anterioridad a nuestra guerra— ha registrado un incremento de un 366 por ciento y con referencia a los cinco años últimos, el aumento representa un 131 por ciento. Ante estas cifras, espectaculares, la capacidad de los muelles, es algo superior a 1935, pues como obra de envergadura para facilitar el atraque de los buques, solo cabe citar la transformación del Muelle Transversal, antes reservado a la descarga de petróleo y en la actualidad, junto a los productos petrolíferos, las mercancías a granel. Fácilmente se comprenderá que ante los porcentajes citados, el puerto trabaja actualmente por encima de sus posibilidades, con los inconvenientes —saturación de mercancías en muelles y tinglados— y perjuicios de rigor.

Esta obra de ampliación y mejora, guarda relación directa con el proyectado desvío del Francolí, partiendo del "Moli de l'Horta". Con la desaparición del cauce actual, se ganaría un espacio precioso, facilitando un buen acceso al muelle Transversal y zona industrial aneja. Por de pronto en el Polígono Industrial del Ministerio de la Vivienda, se han reservado los terrenos necesarios que, caso de realizarse la obra, debería ocupar el canal derivante. Este es el dato concreto en el momento actual, mientras se plantea el problema a Obras Públicas, tras la confección de un anteproyecto que, prácticamente, está concluido.

Si el desvío del Francolí posibilitara la expansión de la zona portuaria por el oeste, la liberalización de la zona viaria, junto al Balcón del Mediterráneo haría posible la urbanización de la franja del litoral, comprendida entre el puerto y la Playa del Milagro, revalorizando extraordinariamente la parte este de la población, la más espectacular de todas. Existe un punto positivo en el presupuesto global de la obra que es el rescate y supervalorización de unos terrenos junto al mar, de inestimable valor y cuya enajenación, una vez construido el amplio Paseo Marítimo, financiaría los trabajos de desvío y construcción del túnel. El turismo es un factor importante en nuestra economía —dígame si no el equilibrio de la balanza de pagos y la reserva de divisas acumulada— y, por tanto, a nuestro entender, todo cuanto contribuya a incrementar los atractivos del país, debe merecer el mayor interés y apoyo. En este caso se trata de Tarragona, con su extensa cadena de playas y una capital que, en su zona más bella, ha sido burdamente adulterada por mor de unas instalaciones férreas que podrían trasladarse mediante la construcción de un nuevo trazado ferroviario. Desde el puente de armas hasta la misma Comandancia de Marina, una sucesión de vías, barracas y traviesas, despersonalizan el conjunto todo. Sustituir las instalaciones actuales por un bello paseo, con la seguridad de que la revalorización de los solares resultante, financiará la obra nos parece una inversión rentable. En esto estamos pues.

Finalmente el Pantano del Francolí, es obra que tarde o temprano deberá llevarse a la práctica. El crecimiento de Tarragona y sus zonas industrial y turística, la conveniencia de incrementar caudales para garantizar el agua necesaria a la franja de litoral, la regulación del propio río, en evitación de posible sorpresas y seguridad de una fuerte concentración industrial y humana, en su desembocadura, además de la conversión en regadío, los terrenos de secano, situados a lo largo del valle, son razones de mucho peso en el momento de plantear resueltamente el problema. El actual Ingeniero Jefe de Obras Públicas, don Victoriano Muñoz Oms, hace unos años, a requerimiento de la Alcaldía de Barcelona, esbozó el llamado "Plan de Aguas de Cataluña", con trasvase de aguas del Canal de Urgel a la cuenca hidráulica del Francolí, mediante estación de bombeo a instalar en Borjas Blancas hasta Vinaixa. Caso de fallar los caudales de la cuenca, los del Segre podrían suplir esta deficiencia. El proyecto del embalse está ultimado y aprobado desde 1954, pero duerme el sueño de los justos en no importa que Delegación, oficina o negociado. Es cuestión de reavivarlo para ver si logramos algo positivo, independiente del aprovechamiento de las aguas del Bajo Ebro, en curso de ejecución.

De la visita del Ministro se infiere como aportación segura de su Departamento la cantidad de 505 millones de pesetas, destinados a carreteras. Presupuesto que será aumentado hasta los 1.000 millones, en el ejercicio próximo para el capítulo de acondicionamiento de las vías provinciales, en particular la carretera de la costa, considerablemente ensanchada y modernizada. En las demás cuestiones planteadas el Sr. Silva Muñoz no se comprometió en nada, limitándose a escuchar informes y pareceres de los técnicos. Bueno, es, sin embargo, que conozca nuestros problemas. — PETROFILO.

NUEVA ESTACION

Tanto como a la RENFE le conviene a la Ciudad la evacuación de las instalaciones férreas, situadas junto al Balcón del Mediterráneo. Y decimos esto porque en anteriores crónicas al escribir acerca del recate de la Punta del Milagro y traslado del Depósito de Máquinas, que tanto afea el lugar, hacíamos hincapie a las gestiones actualmente en curso de realización entre el Ayuntamiento y Dirección General de Ferrocarriles.

A medida que se amplía el proceso industrializador de Tarragona, a la RENFE se le crean nuevos problemas, al que no son ajenos la falta de capacidad de las instalaciones actuales. Tiene diversificados los servicios entre la calle de Mar, final de Jaime I y la actual estación para la facturación y despacho de mercancías con los consiguientes perjuicios para el usuario y oneroso para la entidad, pues debe multiplicar el personal en funciones, que debidamente unificadas, significarían doble de eficacia y mitad de despido. Si esta es una cuestión básica, no menos problema supone la falta de espacio para poder ampliar las actuales instalaciones. Instalaciones que, dicho sea de paso, obedecen a un criterio típicamente ochocentista, cuando el tráfico portuario era reducido y mínimas las perspectivas.

Explicando sucintamente el problema ferroviario planteado en la ciudad que se irá agravando a medida que nuestra expansión sea mayor, comprenderemos el interés de la RENFE de alcanzar nuevos horizontes. Así, se habla de trasladar los servicios de mercancías en instalaciones adecuadas que serían construidas en unas parcelas del Polígono Industrial del Ministerio de la Vivienda, próximas a la carretera que conduce a la Universidad Laboral y Depósito de Máquinas. A su vez, el indicado Depósito, sería trasladado más hacia el interior en las proximidades de Vilaseca, rescatando la RENFE el amplio espacio que abarca la zona viaria y el mismo Depósito. De llevarse a cabo esta nueva ordenación ferroviaria tarraconense, se procedería a una gradual evacuación de los muelles de carga y descarga junto al Mirador a fin de convertirlos en el anhelado o Paseo Marítimo por el que porfiaban ya nuestros padres.

Ni que decir tiene que Tarragona no alcanzará su plenitud sino ordena la totalidad de su zona este. Hemos logrado metas tan importantes como el Parque del Milagro y la misma Playa y remite el aspecto suburbial para dar paso al bosque. Pero aún así, persisten las vías que siguen siendo obsesivas para los tarraconenses, en zona donde nuestra sensibilidad urbana se acrecienta en grado sumo. De ahí la importancia de este proyecto, sólo perfilado y que cobra visos de realidad a medida que se acelera el pulso ciudadano y es más acusada su dinámica económica. — PETROFILO

ACL_04/03/1966_446

Instalaciones ferroviarias

Anoche, antes de comenzar la sesión de la Comisión Municipal Permanente, tuvimos ocasión de entrevistarnos con el Alcalde de la Ciudad. Sabíamos que el Sr. Martí Pla había estado unos días en Madrid y nos interesaban noticias relativas a las gestiones actualmente en curso con la RENFE para la evacuación del Depósito de Máquinas, situado junto a la Playa del Milagro. Como les decíamos a Vdes. de llegar a un completo acuerdo entre ambas partes, sólo quedarán las vías estrictas, pasando aquellos terrenos al patrimonio municipal a fin de ordenarlos convenientemente mediante plantación de arbolado y algunas instalaciones relacionadas con los baños. La cantidad exacta que estima la RENFE debe abonar el Municipio se cifra en 4.498.500 Ptas. a pagar en cuatro anualidades, a partir del presupuesto del próximo ejercicio, donde deberá consignarse la correspondiente partida. La propuesta será elevada al Consejo de Administración que deberá resolver en definitiva.

Así está el asunto en este momento, en espera de una resolución definitiva, en cuestión que tanto afecta a Tarragona. Porque, como decíamos hace poco, la Ciudad aspira a ordenar definitivamente su Zona Este, mediante la supresión de las instalaciones ferroviarias como primer paso que nos permita abordar la construcción del Paseo Marítimo. Un paseo que podría muy bien iniciarse en el puerto para prolongarse a lo largo del litoral, con una primera etapa bien definida cual es su trazado hasta la Playa de la Rabassada. Estas gestiones son independientes del propugnado túnel que facilitaría la desaparición de la zona viaria junto al Balcón del Mediterráneo. Cuestión esta de mayor volumen y que entra de lleno dentro de los proyectos del Ministro de Obras Públicas.

Como independiente de esta cuestión pero íntimamente relacionada con ello, es el rescate de los terrenos de la Punta para convertirlos en parque público. Pertenecen a la Comisión Liquidadora de las antiguas compañías ferroviarias —adquiridos al ramo de guerra a principios de siglo para instalar una fábrica de aglomerados de carbón— y, simultáneamente al propugnado traslado del Depósito de Máquinas, se gestiona la recuperación de aquellos terrenos hasta el punto de que se pueden plantear árboles, coincidiendo con la actual época propicia.

Nada debemos añadir a lo manifestado, sino alentar las gestiones y esperar su pronto y feliz remate a fin de que uno de los viejos anhelos de Tarragona se convierta en realidad. Imaginense la leve cinta de las vías férreas y el resto arbolado —aparte las instalaciones deportivas susceptibles de levantarse— y tendrán una bella panorámica a sumar a los muchos atractivos tarraconenses.

PETROFILO

ACL_05/03/1966_447



△ Cía Ferguson. Vista aérea

1966_JCC_17

Ordenación ferroviaria

— y II —

Un nuevo proyecto de ordenación ferroviaria se perfila en estos momentos en la Ciudad. En nuestra crónica última, informábamos a Vdes. del rescate de la Punta del Milagro, mediante la firma de la correspondiente escritura y de la próxima evacuación y desmantelamiento del depósito de máquinas junto a la Playa. Asimismo hacíamos un poco de historia de los diferentes proyectos surgidos desde los años 20 hasta la fecha, como consecuencia de la presión ejercida cerca del Estado por las autoridades, que desde aquellas fechas se han sucedido en Tarragona, haciéndose eco de nuestras viejas aspiraciones. Cuando a mediados del pasado siglo se trazó la vía férrea a lo largo del litoral, quienes proyectaron la nueva vía, ni remotamente podían sospechar que, un siglo después, la zona costera, alcanzara semejante revalorización. Se hizo de la forma que se hizo por la sencilla razón de que aquellos terrenos carecían de valor, atendida su escasa rentabilidad agrícola. Pero he nos ahí que los valores, siempre relativos, se han transformado y la franja mediterránea, constituye hoy la zona mejor cotizada de la Península. Quizás algún día no sea así, bien por decadencia del turismo y por imperar la moda de veranear en la montaña, pero en estos instantes, lo que priva es la playa. Estas razones, son más que suficientes para que la presión de siempre ejercida, se incremente a la vista de las magníficas posibilidades de nuestro litoral.

He nos pasado por la Estación Central. También se ha proyectado una nueva estación junto a la Escuela Normal de Maestros y pocos meses hace, nos fue presentado el nuevo proyecto de túnel sobre la montaña rocosa, continuidad de aquel otro proyecto, mucho más ambicioso, sometido a la consideración del entonces Ministro de Obras Públicas hace seis años. El proyecto de que vamos a tratar, desestima cuantos esbozos y anteproyectos han sido presentados, acometiendo definitivamente la desaparición de la vía férrea desde Tarragona a San Vicente de Calders, mediante la desviación del ferrocarril. En líneas generales y según manifestaciones del Alcalde de la Ciudad, el estudio supone la construcción de una estación ferroviaria en terrenos actualmente ocupados por el actual Depósito de Máquinas y Clasificación, de donde partiría la nueva línea hacia Pallaresos, para enlazar en las proximidades de Perafort, con el trazado del interior. Se mantiene un ramal hasta el puerto, pero se desmantelan totalmente las actuales instalaciones desde Tarragona hasta San Vicente, suprimiéndose las estaciones de Altafulla y Torredembarra. Ambas estaciones se unifican a un kilómetro de esta última población en dirección a Roda de Bará, dejando limpia la costa de vías y traviesas. En realidad, con sólo cinco kilómetros de nueva línea y la modernización de la existente por el interior, se facilitaría la supresión de la zona viaria a lo largo de veinte kilómetros de litoral.

La plusvalía de los terrenos, liberados de la servidumbre de las vías y solares contiguos, autofinancia y hace rentable la inversión.

Ni que decir que esta solución definitiva para los intereses de buena parte de la costa, constituiría una de obras más importantes para su completa revalorización, ofreciéndonos un Paseo Marítimo de considerable extensión con prolongaciones hacia Salou y Cambrils. — PETROFILO.

ACL_07/05/1966_450

FALTA DE ESCUELAS

Falta de escuelas tiene planteada la ciudad como consecuencia de su extraordinario desenvolvimiento. Tanto es así que en la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, fue tratada la grave cuestión, pues, de no sobrevivir una solución inmediata, seran muchos los niños que no podran asistir a la escuela por falta de espacio. Y si desde la esfera pública, la cuestión está abiertamente planteada también en la enseñanza privada se producen idénticos contratiempos. Concretamente los Hermanos de las Escuelas Cristianas, encuentran serias dificultades para acoplar nuevos alumnos en la enseñanza primaria y secundaria. La crisis de crecimiento, de la que venimos dando cuenta en tantas ocasiones —falta de agua, falta de espacio, falta de tantas cosas—, tiene una nueva faceta con la carencia de suficientes grupos escolares. Problema grave porque consideramos a la instrucción y acceso a la cultura, como el fundamental para el porvenir del país. Un país de analfabetos o semianalfabetos, es país que no va a ninguna parte. Todo cuanto se haga para fomentar la cultura será poco y cualquier esfuerzo, modesto o de gran envergadura, se verá después compensado con creces. Elevar el nivel medio de educación, es imperativo de todos y no creemos que el problema planteado ante la falta de escuelas, coadyuve a paliar la situación. Una situación que se agrava a medida que los años pasan y se incrementa el censo escolar.

Otra cuestión planteada en el seno de la Permanente Municipal fue la de las obras de urbanización de la calle del Padre Palau y Quer "en curso de ejecución, estimando que dadas las crecientes exigencias de la circulación y habiendo allí previsto aceras de tres metros de anchura y calzada de diez metros, el Sr. García Llaured —autor de la propuesta— cree que podría esta ampliarse a doce, disminuyendo en uno cada una de las aceras, lo que no acarrearía trastornos para el tránsito de peatones y demás necesidades de los edificios y en cambio daría mayores facilidades a la circulación rodada que se preve muy intensa en aquella vía". Añade la referencia municipal que la Comisión acordó que por los Servicios Técnicos, se estudiara la propuesta, formulándose, si procede, la correspondiente modificación del proyecto. Con esto de la circulación y el estacionamiento de vehículos, nos remitimos a una caricatura hace días publicada en "Diario de Barcelona", cuando un catedrático, ante la pizarra, exponía el siguiente teorema a sus alumnos: "Dado que la producción de automóviles tiende al infinito, el aparcamiento no tiene solución". El hombre fabricará artilugios y aparatos, lo que no podrá crear seran espacios. Y en esto estamos. Admitimos las buenas intenciones y voluntad del Municipio, pero el problema "no tiene solución", como dice el colega barcelonés. Poco a poco invadimos calzadas y lugares reservados al peatón, pero el parque automovilístico aumenta a ritmo creciente. Las soluciones, por tanto, son sólo momentáneas, carecen muy pronto de validez. Se avecina la crisis automovilística en toda Europa occidental provocada por la congestión y nosotros tampoco escaparemos a este hecho. Viene así mismo la supervalorización del ferrocarril y la democratización de la aviación, como medidas para facilitar los transportes, ante la impotencia del automóvil aprisionado entre la masa de vehículos. Para trasladarse a Barcelona, por ejemplo, es mejor emplear el tren que nos sitúa a hora y media de la plaza de Cataluña que no el coche, sin garantía alguna de horario. Por esto estas medidas municipales son meros parches que alargan un estado de cosas surgido de unos años a esta parte y en los que los inconvenientes comienzan a desnivelar el fiel de la balanza en detrimento de las ventajas.

PETROFILO.

ACL_25/06/1966_456

Ordenación urbana

El pasado viernes, con ocasión de la sesión plenaria de la Corporación Municipal, fue presentado a la consideración de los concejales el nuevo Plan de Ordenación de la Zona Oeste de la Ciudad, confeccionado por el Arquitecto, Sr. Moreno López, afecto a la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de la Vivienda. Como saben Vdes. el Plan comprende la zona entre la Plaza de la Imperial Tàrraco y las orillas del Francolí, abarcando la totalidad de la huerta. El Consistorio admiró los planos, recibiendo las pertinentes explicaciones del técnico.

La ordenación propugnada, constituye una etapa más de la Tarragona que avanza. Hasta el momento presente nos regimos por el Plan de Ensanche, aprobado en 1922, obra del entonces Arquitecto Municipal D. José María Pujol de Barberá. Plano que se anticipó al espíritu de la época y que preveía la Plaza Imperial Tàrraco como centro de la ciudad del año 2.000. Asimismo figuraban en el mismo, la Avenida de Cataluña que, junto con la prolongación de la Rambla hasta la indicada plaza, constituían los ejes de expansión urbana. Tarragona ha alcanzado la amplia Plaza, hallándose retrasada en su expansión por la Avenida de Cataluña, interrumpida en 1946 cuando fueron inaugurados los Cuarteles. Sólo su prolongación hasta enlazar con la carretera de Valls, a la altura de la calle de la República Argentina, permitirá disponer de buen número de solares —política altamente necesaria, dados los precios prohibitivos de los terrenos— y completar el plan acariciado desde hace 44 años.

La nueva ordenación de la Zona Oeste, tiene asimismo tres ejes, cuales son: Prolongación de la Rambla, a partir del final de Pío XII hasta alcanzar las márgenes del Francolí; la carretera de Valls, propiamente dicha y la nueva Avenida de Roma. La primera, llega hasta la cima de la colina, antes de ahondarse en el valle, en tanto la segunda no ofrece problema alguno en su trazado, mientras esta inconclusa el nuevo acceso a Tarragona por la carretera de Valencia. Nos referimos a la obra que corresponde realizar al Ayuntamiento, pues sólo se han puesto en marcha la galería de servicios, sobre la calzada y terraplén, construidas por Obras Públicas, como carretera de enlace con el nuevo puente. Faltan las calzadas laterales y aceras, con los correspondientes báculos de iluminación pública. Bloques de casas, rodeadas de zonas verdes, un gran parque público, en las proximidades de la orilla del río, servicios de iglesia, mercado, cine y cuanto precisa la comodidad, sin olvidar aquellas obras en curso de ejecución e integradas ya dentro del plan, cual es la nueva Residencia del Seguro de Enfermedad y los bloques de viviendas, recientemente construidos en torno a la Prisión Provincial.

Lo importante para Tarragona es que sepamos exactamente el terreno que pisamos. La existencia de un plano de ensanche de 1922, impuso la anarquía urbana y la nueva ordenación, nos ofrece ya, siquiera sobre el papel, la ciudad futura. Una etapa que fenece, mientras nace otra, con una meta bien concreta y determinada cual es las orillas del Francolí. — PETROFILO.

ACL_13/07/1966_459

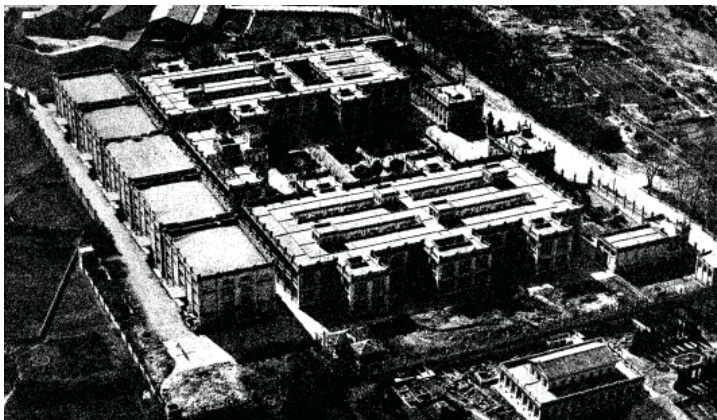
Revitalización de planes

En la sesión última de la Diputación Provincial, el Gobernador Civil, que presidió el Pleno, una vez finalizado el despacho ordinario, hizo hincapié a la conveniencia de revitalizar los planes provinciales, cuya plena realización tanto supondría para nuestras comarcas. Planes no solo esbozados, sino, en algunos casos, perfectamente definidos y que precisan de la mano amorosa, tenaz y constante, para cobrar actualidad. Recordamos perfectamente el Plan de Ordenación de la Costa, mediante concurso convocado en su día por la Diputación, como asimismo el Plan de Abastecimiento de Aguas, que viene realizándose por los Ayuntamientos de acuerdo con sus posibilidades. Son los municipios del litoral los mayormente afectados, habida cuenta de la afluencia turística y sobre los cuales deberían cobrar prioridad cuantos planes fueran estudiados. Naturalmente que, sin la aportación estatal, difícil será, por no decir imposible, resolver satisfactoriamente semejante problema.—Los Ayuntamientos se encuentran desbordados, pues los servicios están previstos para un incremento gradual de población, pero no para una invasión masiva como la registrada todos los años por estas fechas. De ahí los inconvenientes y dificultades en todos los ordenes y de ahí también la conveniencia de acometer semejante problema, mediante la construcción de embalses, que garanticen las necesarias reservas hidráulicas. También cobra actualidad la propuesta Red del Frío, en la que apunta la iniciativa privada como es el caso de "Frigoríficos Tarragona", factoría de congelación recientemente instalada en el Polígono Industrial. En fin que problemas no faltan, dada la gran vitalidad de que viene dando muestras la provincia. Problemas de crecimiento, afortunadamente, pero problemas en definitiva, que exigen la contrapartida de las soluciones so pena de parecer por congestión, como es el caso de nuestras pobres carreteras.

A Santes Creus, sigue mimándolo la Corporación, según se desprende del acuerdo plenario por el cual serán construidos unos servicios sanitarios, en la plazoleta de Santa Lucia, contigua a la entrada del recinto monumental. Vimos los planos y aprovechando unos locales existentes en el lugar, serán construidos unos sanitarios, resolviendo un problema habida cuenta la cada día mayor afluencia de personal. Asimismo se nos anuncia para en breve la presentación a la consideración del Pleno de una serie de instalaciones en "L'Albereda", adquirida hace unos años por la Diputación, como son fuentes, kiosco para merendero y arreglo de los accesos. Las instalaciones provisionales serán desmanteladas, construyéndose las definitivas, de conformidad con la nobleza del monumental recinto. El ejemplo de Poblet —fuente de San Bernardo, ordenación del tramo comprendido entre la entrada y la Porta Daurada— y la sensibilidad del arquitecto provincial don Salvador Ripoll, son garantía de que Santes Creus se operará de idéntica forma. ¿Y no sería posible, Excm. Diputación, restaurar de una vez los esgrafiados de la Plaza de San Bernardo? Sería una contribución espléndida al ornato del monasterio y continuación feliz de la adopción provincial que tanta sobras y mejoras ha aportado al bello conjunto.

PETROFILO.

ACL_13/08/1966_461



1963_HLV_12

Pionera de la industrialización

La Tabacalera, está de actualidad entre los tarraconenses, debido a la celebración de las fiestas patronales, que anualmente celebran en honor de Santa Rosa, cuyos actos tuvieron lugar el pasado domingo y la visita a la factoría por el Ministro de Hacienda, don Juan José Espinosa Sanmartín, en la tarde de ayer.

Gracias a Dios sean dadas, pues, por la feliz continuidad y expansión de que viene dando muestras nuestra Fábrica de Tabacos.

De pionera de la industrialización tarraconense, puede calificarse. Fueron sus primeros pasos un día lejano ya Junio de 1923, cuando se decidió por el entonces Consejo de Administración de la Compañía Arrendataria de Tabacos su ubicación en Tarragona. Como es lógico en cualquier empresa humana, hubo sus más y sus menos; tuvieron que superarse dificultades, vencer obstáculos y acallar codicias para llevar a feliz término el ambicioso plan porque los terrenos donde debía levantarse la factoría, constituían uno de los mejores cultivos de las huertas del Francoí. Finas verduras, apetitosas frutas, tupidos avellanos formaban parte de la despensa y riqueza agrícola de la ciudad. De ahí la resistencia en abandonar terrenos y de ahí, también el interés de la Corporación Municipal, en aquel entonces presidida por don José Mullerat Soldevila, en resolver satisfactoriamente el asunto. Porque se deba el caso paradójico que, mientras Tarragona se obstinaba en oponer dificultades, otras poblaciones vecinas dispuestas estaban a entregar gratis los terrenos necesarios. La feliz intervención de don Ramón de Morenes y García Alesson, Marques de Grigny, cerca del Rey Alfonso XIII, decidió el emplazamiento de la fábrica en los aledaños del río Francoí.

El arquitecto Bastos Ansart confeccionó el proyecto. Un proyecto ambicioso, acorde con las técnicas de la construcción entonces imperantes, íntimamente relacionado con el proceso de elaboración de la materia prima tabaquera. Fue en un momento de expansión tarraconense, cuando se ejecutaron las obras de construcción. Simultáneamente veían los tarraconenses surgir el Preventorio Marítimo de La Sabinosa y, en el puerto, se daba cima al Muelle de Levante. Al amparo del presupuesto extraordinario de 1.000.000 Ptas. suscrito por el Alcalde don Andrés Segura Donato y ejecutado durante la gestión del Alcalde don Eduardo Barado, Tarragona veía mejorar sus calles y plazas, pavimentándolas y ordenándolas convenientemente. Todavía hoy gozamos de las rentas de aquel presupuesto, en pavimentos tan firmes como son los de la Rambla, Hermanos Landa, Cañellas, calles Mayor y de la Mercería.

Terminóse la fábrica, cuando la infortunada riada de octubre de 1930 vino a interrumpir un amago de actividades. Hasta 1932, en que siendo Ministro de Hacienda don Jaime Carner, no se iniciaron los trabajos de elaboración de tabaco. Modestas máquinas confeccionaban los célebres "cigarrillos al cuadro", mientras tomaba pie la elaboración de farías. Todavía tuvo que sufrir la Tabacalera el trauma de nuestra guerra. Destrozos y dispersión de la maquinaria, unido a una falta atosigante de materias primas en todos los órdenes. Hoy, superadas dificultades —ejemplos de tenacidad y tesón—, mantiene la primacía entre todas las industrias tarraconenses. Su importancia se manifiesta en el orden laboral, constituyendo una de las seguras fuentes de riqueza de la ciudad. Desde estas columnas, al evocar años idos, séanos permitido rendir un homenaje de sincero recuerdo y agradecimiento hacia aquellos hombres beneméritos, que se desvelaron en sus afanes, y a los que continuaron tal obra hasta nuestros días. — PETROFILO.

ACL_30/08/1966_462

Ordenación de la ciudad

En la sesión plenaria de anteanoche de la Corporación Municipal, se aprobó una moción de la Alcaldía en solicitud de subvención al Ministerio de la Vivienda, para la realización del Plan General de Ordenación de la Ciudad. Como consecuencia de la creciente expansión —inciden, en este caso, los factores industrialización y turismo—, los planes parciales aprobados en su día por el Consistorio, están siendo desbordados, hasta el punto de que resoluciones adoptadas hace dos años, resultan hoy inoperantes por las razones apuntadas.

Hasta el momento, Tarragona venía rigiéndose por el Plan de Ensanche de 1922, confeccionado por el entonces arquitecto municipal don José María Pujol de Barberá. Preveía el indicado plan la prolongación de la Rambla hasta alcanzar las huertas del Francolí —sueño dorado de nuestros abuelos con los Miradores al mar y la montaña— que nuestra generación esta transformando en realidad. Asimismo figuraban en el centro, la Plaza de la Imperial Tàrraco —en vías de ejecución por lo que a edificación privada y oficial se refiere— y la prolongación de la Avenida de Cataluña hasta su enlace con la Rambla a través de la carretera de Valls. Una serie de calles paralelas al eje principal, completaban el Plan concebido hace cuarenta y cuatro años. El paso del tiempo, confirmó el acierto de aquella ordenación que todavía sigue vigente en varios sectores del extrarradio.

Pero la rapidez operada en el crecimiento urbano, aconsejaron la confección de un nuevo Plan denominado de Ordenación de la Zona Oeste. Fue confeccionado por el también entonces Arquitecto Municipal don José María Monravá y aprobado en 1950. El nuevo proyecto ha venido a sustituir al de Ensanche del 22, habiéndose previsto la urbanización completa de todo el valle del Francolí, hasta su margen izquierda. Variantes del Plan han sido la construcción de la Avenida de Roma por el Ministerio de Obras Públicas como consecuencia de la construcción del nuevo puente, al desviar la carretera general que antiguamente discurría por el viejo puente metálico construido después de l'aiguat de Santa Tecla" y totalmente inadecuado para soportar cargas superiores a las diez toneladas. Varias construcciones figuran ya en el Plan de 1960, entre ellas la Residencia del Seguro de Enfermedad que levanta el Instituto Nacional de Previsión en cultivos próximos al río.

Para llevar a cabo un amplio estudio, pues no debe olvidarse la expansión urbana tarraconense en los alrededores del Polígono Industrial, donde surgen una serie de viviendas dando acogida a los trabajadores de las factorías, se ha adoptado el acuerdo municipal que comentamos. Estas edificaciones, ensambadas con la ordenación de las barriadas de Bonavista y Torreforta, además de la zona litoral, suponen la debida ordenación de la totalidad del área de nuestro término. El Ayuntamiento carece de los recursos necesarios para llevar a la práctica el referido estudio y es por ello que solicita del Ministerio de la Vivienda, la pertinente ayuda económica, acciéndose a la Ley del Suelo. — PETRÓFILO.

ACL_06/10/1966_465



1966_ICC_25

Autovía Tarragona-Salou

Sin duda alguna, el acuerdo más importante de la sesión plenaria de la Diputación Provincial, fue la aprobación de las Bases que regirán el Concurso para la adjudicación de las obras de la proyectada autovía Tarragona-Salou. Vdes. conocen perfectamente la serie de trámites y dilaciones que ha experimentado el proyecto en el transcurso del año último. Entorpecimientos cuyo fin específico desconocemos como no sea demorar la realización de esta gran obra. La primera carretera de grandes proporciones que aprueba la Corporación, capaz de absorber no solo el tráfico actual sino el futuro que se establezca entre nuestra Ciudad y la vecina estación veraniega salouense. A guisa de recordatorio, diremos que el anteproyecto fue aprobado, tras una toma en consideración, hace cerca de dos años, concertándose una operación de crédito con el Banco de Crédito Local de España para financiar la obra. Aprobada esta en su totalidad y una vez expuesto el proyecto al público para oír reclamaciones, fueron formuladas estas por varios propietarios, considerados afectados por la nueva autopista. Todo ello, afortunadamente, ha sido superado y esperamos que el último paso, cual es el acuerdo del plenario provincial, permitirá la pronta adjudicación de los trabajos, como etapa previa al inmediato comienzo.

Un comienzo y terminación cifrada en año y medio que se calculan de duración. O sea que, de no sobrevenir contratiempo alguno y bajo el supuesto de que las obras de la autovía comenzarán en la primavera próxima, en el verano de 1968, los vehículos podrían circular libremente por la nueva pista. A su vez, la actual carretera, tendría carácter puramente turístico, admirándose el paisaje, mientras la autovía permitiría un desplazamiento rápido de Tarragona a Salou o viceversa en el tiempo "récord" de diez minutos. La autovía, aprovecha parte del actual trazado de la carretera de la Universidad Laboral, prosiguiendo por la cerca del centro docente hasta enlazar la recta que conducirá al Coll del Telégrafo y de allí, enlazar directamente con el Paseo de Jaime I. Pero no crean que con ello, termina el ambicioso proyecto, pues existe el propósito de prolongar la autopista hasta Reus, prosiguiendo por "Els Estany" con pasos superiores sobre la línea del ferrocarril.

Esta segunda etapa facilitará el acceso a Salou desde la vecina ciudad, pues se suprimen los pasos a nivel del "carrilet" y vía de Valencia, que tantas extorsiones y contratiempos ocasiona a la circulación rodada, particularmente en la estación estival. Claro esta que falta dilucidar todo lo relativo al paso superior en el cruce de las Cuatro Carreteras —de vital necesidad para la fluidez circulatoria—, como asimismo la permuta o transferencia por parte del Estado, pero aún así, surgiendo estos inconvenientes, lo importante es que la autopista prosiga desde "Els Estany" hacia su meta definitiva, con lo cual aquel triángulo de autopistas tantas veces expuesto en estas mismas columnas —Tarragona-Salou-Reus-Tarragona—, tendrá una pronta y plena vigencia. Sino en su totalidad al menos en dos de sus lados. Y es de suponer que el trazado del tercero —la recta Tarragona-Reus—, será considerablemente ampliado, dado el crecimiento de tráfico experimentado entre ambas poblaciones y el constante incremento del parque automovilístico. — PETRÓFILO.

ACL_13/11/1966_469

< Polígono Entrevías. Vista aérea

ZONA OESTE

En el transcurso de la sesión última de la Comisión Municipal Permanente, por el Alcalde don Agustín Martí Pla, fue sometido a la consideración del Consistorio el Plan Parcial de Ordenación de la Zona Oeste, presentado por el Arquitecto don Francisco Moreno López y que, una vez redactado el proyecto definitivo se le dará el trámite ordinario, para su posterior aprobación.

En líneas generales, el proyecto que nos ocupa, trata de ordenar urbanísticamente los terrenos comprendidos entre la Plaza de la Imperial Tàrraco y el río Francolí, teniendo como eje la Avenida de Roma, parte de cuyos trabajos fueron enteramente terminados, con ocasión de la puesta en servicio del nuevo puente y acondicionamiento de los accesos. Si en estos instantes puede considerarse a la indicada Plaza como centro de la Tarragona del año 2.000, todo cuanto se proyecte en los terrenos y cultivos de huertas, viene supeditado a la premisa antes referida. La prolongación de la Rambla, tiene su punto medio en la Imperial Tàrraco, con un diámetro de cuarenta y cuatro metros, y un centro convenientemente ajardinado verdadero oasis en la vorágine automobilista que priva en el lugar. Desde allí, nuestra primera Avenida, se prolonga, sin solución de continuidad hasta las mismas orillas del río. Parten varias vías perpendiculares a la Avenida de Roma y Rambla —si bien en denominaciones diferentes esta última— y el Plan de la Zona Oeste, preve la adaptación de terrenos por destinarlos a futura zona escolar, señalándose la construcción de dos nuevos Institutos de Enseñanza Media, detrás mismo de la actual Iglesia de San Pablo. Asimismo reserva el Municipio un amplio solar, próximo al templo para ofrecerlo al Ministerio de Justicia, en orden a la construcción del edificio de Audiencia Provincial y Juzgados. Con ello Tarragona rescataría el roble inmueble de la Plaza del Pallol, destinándolo a ampliación del Museo de la Ciudad, dado que las actuales bóvedas romanas, donde se halla instalado, resultan insuficientes para acoger los fondos que aumentan continuamente mediante las aportaciones de particulares o adquisiciones por parte de la Junta de Museos.

Otro factor digno de tenerse en cuenta en el nuevo Plan urbano, es la zona comercial, que el arquitecto proyectista, sitúa próxima a la Imperial Tàrraco, formando amplia plaza rectangular, donde tendrían cabida toda suerte de servicios, mientras se destina a edificación, el sector comprendido entre la Avenida de Roma y Rambla. El resto de los terrenos, quedan para parque dada la frondosidad de la zona próxima a los canales del Francolí.

Asimismo se preve en el proyecto ordenador, la habilitación de un gran estanque, alimentado por las aguas del "Rec Major", que serían convenientemente desviado, toda vez que los aprovechamientos industriales no tienen razón de ser, al dejar de funcionar la Barrera.

Con este proyecto se hará viable la ampliación del casco urbano, pues la construcción en aquel sector se encontraba prácticamente paralizada en espera de su ordenación definitiva. Ordenación que ha merecido la aprobación del Ministerio de la Vivienda y que, de esperarse, se llevará a la práctica, una vez cumplidos los trámites reglamentarios. — PETROFILO.

ACL_16/11/1966_470

Autopista a Salou

¡Con cuánta complacencia vamos siguiendo el curso y resolución de los diversos trámites para la construcción de la proyectada autopista Tarragona-Salou! Decimos esto, sabedores de la importancia que tiene para el Campo de Tarragona, la realización de esta importante obra, íntimamente relacionada con un proyecto mucho más ambicioso, cual es el triángulo de autopistas entre Tarragona-Salou; Salou-Reus y Reus-Tarragona. Caracterizada esta zona por un acelerado crecimiento, con la instalación de importantes industrias, debidas todas ellas a la iniciativa privada; con complejos turísticos tan importantes como Salou-Cambriils-Vilaseca, no hay duda que está llamada a desempeñar un importante papel dentro de la economía de Cataluña. De ahí que vayamos siguiendo al día las diferentes fases de este proceso administrativo, encaminado a la prosecución de la necesaria autopista. Cumplidos los trámites reglamentarios, es de esperar para dentro de poco, la adjudicación de las obras que nos permitan disponer de la amplia vía en el verano de 1968. En un año y medio y habida cuenta los medios de que se dispone, la obra puede ser una auténtica realidad. La actual carretera de la costa, totalmente superada, desbordaba, mejor diríamos, hará las veces de carretera turística, destinada a aquellos automovilistas que gusten de admirar el paisaje.

Al amparo del crédito de 35 millones concertado con el Banco de Crédito Local por nuestra Diputación, el ambicioso proyecto, cobra visos de una próxima realización. Pero con ser importante este primer tramo de la obra, reviste el mayor de los intereses, la ejecución de la segunda fase comprendida entre Salou y Reus. Nos decía no ha mucho el Presidente interino de la Corporación, Dr. Meseguer Gil, que este segundo proyecto está ultimándose por los servicios Técnicos Provinciales, esperando su pronta remisión al Pleno. Este proyecto, parte de "Els Estanys" para soslayar los pasos a nivel de la vía del ferrocarril Valencia-Barcelona y del "carrilet" y dirigirse directamente al cruce de las cuatro carreteras que supera, mediante paso superior, prosiguiendo hacia Reus. El tramo de carretera que une Reus con Salou es propiedad de la Jefatura de Obras Públicas, debiendo establecerse las debidas negociaciones para la permuta.

Finalmente, resulta obvio hacer hincapié al tercer tramo del proyecto, cual es el Reus-Tarragona, a cargo del Estado. Carretera que ha sido ampliamente rebasada por la dinámica económica de ambas poblaciones, caracterizada por intensa circulación rodada, en constante incremento y sumamente angosta a tenor de sus crecientes necesidades. Es cuestión ésta que nos afecta, si bien debe ser Obras Públicas, el organismo encargado de realizar la obra. Modernización bien merecida, acorde con las exigencias actuales y futuras del tráfico y en justa correspondencia al esfuerzo de la Diputación.

Finalmente nos referimos a la autopista La Junquera-Barcelona, de tanto interés para Cataluña y cuyo concurso será adjudicado dentro del presente mes por el Consejo de Ministros. Esta vía de penetración, correrá pareja con el tramo Narbona-frontera, facilitando los rápidos desplazamientos a Barcelona. De momento hasta la Ciudad Condal, pero nada de particular tendría su prolongación hacia Tarragona, habida cuenta los intereses económicos existentes, íntimamente relacionados con la densidad circulatoria. Por de pronto resulta más rentable este tramo nuestro que el Mongat-Mataró y, como decimos, la iniciativa privada invertirá sus capitales en aquellas zonas que ofrezcan las suficientes garantías, incrementadas a medida que nuestro proceso de expansión acelere su pulso.

PETROFILO.

ACL_08/12/1966_473

1967

“Corría el año 1956 –exactamente hace once años– cuando las heladas de Febrero habían devastado nuestros campos. Algarrobos y olivares, sufrían los embates del frío y buena parte de nuestras cosechas y arbolado tardarían mucho tiempo en recuperarse. Por aquellas fechas, surgieron planes a cargo de Electroquímica de Flix, para ampliar su fábrica en nuestra Ciudad. Solicitaron terrenos y hubo una serie de gestiones íntimamente relacionadas con ellos. Factores favorables incidían en ellos y la existencia de un mercado de consumo, relativamente cercano, hacía apetecible la plaza de Tarragona para la creación de un complejo industrial. Aquellos factores hay que citarlos en las buenas comunicaciones por ferrocarril y carreteras en la zona de entrevías, abundancia de agua, proximidad del puerto y terrenos baratos, por cuanto, las heladas, con la pérdida de arbolado, influían en la desvalorización. A todo ello cabía añadir otro factor no menos favorable cual era la plena disposición de electricidad a pie de fábrica, como consecuencia de la construcción de la Universidad Laboral que aparejaba el tendido de una línea de alta tensión por parte de ENHER a partir de la estación derivante del Pont de Armentera.”

Petrófilo, 06/06/1967, “Industrialización de Tarragona”:

Siete años después de la aprobación del Plan Monràvè, la ciudad ya se plantea una revisión como consecuencia de su ritmo de expansión que parecía haber sobrepasado las amplias previsiones del Plan de 1960. A todo esto sigue la expansión industrial a tal ritmo que ya merece ciertas crónicas explicando su trayectoria e indicando 1956 como el año del principio del todo.

Ordenación urbana

En el último Pleno de la Corporación Municipal, de la Comisión de Fomento, se aprobó la modificación de la solicitud dirigida al Ministerio de la Vivienda, de subvención para revisar el Plan General de Ordenación Urbana. Hasta aquí la simple referencia, añadiendo la Alcaldía que se trataba de una obra, cada día más necesaria y cuyo importe de 1.500.000 de pesetas, sería sufragado por partes iguales entre el Ayuntamiento y aquel organismo estatal.

Decía necesaria la presidencia de la Corporación y más afirmamos nosotros. No sólo es necesaria, sino urgente para evitar cualquier desafuero en el crecimiento de una ciudad que cuenta con planos urbanos desde hace muchos años. El primero de ellos, por su grandiosidad y audacia, fue el del ingeniero militar Romero Walsh que, a mediados de la pasada centuria —concretamente en 1851— trazó el futuro de la Rambla. La llamada entonces Explanada, fue obra ejecutada por los reclusos de los penales de Santa María del Milagro y Estación, desmontando a base de esfuerzo humano la dura roca de la colina sobre la que se asienta el casco urbano. La visión de nuestros abuelos, informó la Tarragona del futuro y si hoy, a pesar de los agobios urbanos provocados por la circulación rodada, todavía es factible circular por la Rambla, débese única y exclusivamente al técnico militar y a los Ayuntamientos que hicieron suyos aquellos propósitos. ¿Qué sería de Tarragona, urbanísticamente hablando de la parte moderna de Tarragona, sin el trazado de la Rambla? Un pueblo. Por que, siguiendo la misma tónica, las calles proximales y la zona de ensanche, adolecerían de la estrechez de otras vías públicas, pongamos por caso. La ciudad, agradecida reconoció el acierto de nuestros mayores, construyendo la "Fuente del Centenario" un siglo después para honor y gloria de quienes, previendo el futuro, fueron pioneros del urbanismo en nuestro país.

Estas razones, siguieron siendo válidas en 1922, cuando se aprobó el Plano de Ensanche, original del entonces arquitecto Municipal don José María Pujol de Barberá. Pero no en balde pasan los años y se acentúa la expansión urbana, con una meta bien definida y delimitada cual es las orillas del Francoí. De ahí la conveniencia de ordenar nuevas zonas del casco urbano para que sepamos a que atenernos sobre el particular, consiguiendo un crecimiento armónico y acompasado. Decimos esto porque la codicia humana no tiene límites y si el Ayuntamiento soltara la mano, nos veríamos invadidos de edificios de una altura superior a las proporciones y anchura de calles y plazas. Moles de cemento, viviendas-colmena que destruirían el paisaje y los atractivos tarraconenses. Siempre hemos temido el colosalismo y ahora más que nunca cuando la especulación del suelo está a la orden del día, sin que se haga nada en efectivo para cortarlo de raíz y los edificios de mayor altura, privan por doquier. La revisión del Plan General de Ordenación Urbana es garantía y a sus normas deberán acomodarse quienes proyecten edificar en Tarragona. La situación verdaderamente privilegiada, formando amplia acrópolis, permite la contemplación de amplias panorámicas que de ninguna de las maneras pueden ocultarse de nuestra vista por nimiedades y complacencias. — PETROFILO.

ACL_05/01/1967_480

Escuelas en La Canonja

La Canonja, ha crecido tanto en estos años últimos que precisa un mayor número de escuelas. Al amparo del proceso de industrialización experimentado por la Ciudad, desde hace diez años, los tarraconenses somos testigos presenciales del gradual desplazamiento e instalación de nuevas factorías, siguiendo el eje de la carretera general a Valencia y la línea del ferrocarril. Muchas de las industrias han sido montadas en terrenos del antiguo término municipal canongino y de ahí, su automática influencia en el crecimiento urbano del hasta hace pocos años, núcleo rural. Por esto, en la sesión última de la Comisión Municipal Permanente, se acordó la creación de dos nuevas unidades escolares, para paliar, en lo posible, el problema de la falta de escuelas.

Menudo problema tiene el Ayuntamiento planteado, debido a la intensa inmigración. Problema urbano en Bonavista, con la secuela de falta absoluta de servicios en la populosa barriada. Por esto, tampoco es de extrañar que el Ayuntamiento proyecte construir un depósito regulador de agua, de idénticas características al de la "Muntanyeta de Sant Pere", para prevenir las necesidades actuales y futuras de la amplia zona.

Y tratando de la sesión, diremos que, aparte numerosos asuntos de trámite que figuraban en el orden del día, debemos destacar la aprobación de la segunda certificación por importe de 1.513.296 Ptas. correspondiente a las de modificación y ampliación del alumbrado público de la zona del casco urbano correspondiente a la Avenida de Ramón y Cajal y parte de la calle de Jaime I. Los trabajos de renovación de alumbrado prosiguen satisfactoriamente, hallándose actualmente realizando obras previas en la Avenida de Cataluña. Poco a poco, Tarragona ofrece un aspecto más atractivo en las horas nocturnas debido a la intensa iluminación y es de esperar que el próximo verano, coincidiendo con la temporada turística, habrán terminado la mayor parte de las obras. Si no por otras razones, aparte el deprimente aspecto de una calle alumbrada con escuálidas bombillas, porque la apertura de zanjas en calzadas y aceras, causan molestias al viandante. Nuestra Ciudad rebosa en el transcurso de verano y a la congestión propia de una población en crecimiento, se añade la afluencia foránea con la serie de inconvenientes y molestias.

Por otra parte, para fines de Junio —"per Sant Joan" se nos ha manifestado textualmente— el depósito de la "Muntanyeta de Sant Pere" entrará en servicio, circunstancia que significará un positivo avance en la resolución del viejo problema del abastecimiento de aguas, al disponer plenamente de los 12.500 metros cúbicos que alcanza la capacidad del indicado depósito. Falta para ello, eliminar algunos puntos negros de la tubería general distribuidora que entorpecen el pronto funcionamiento de la reserva general. — PETROFILO.

ACL_22/02/1967_482

Pantano del Francolí

En la última sesión plenaria del Consejo Provincial del Movimiento el Gobernador Civil, Sr. Fernández Martínez, dió cuenta de que ha sido encargado en firme el proyecto definitivo del Pantano del Francolí "y de estar ultimada su redacción en el próximo verano, cumplidos los trámites de información pública, las obras pueden iniciarse en la última etapa del año actual". Hasta aquí la referencia que nos complacemos en reproducir por lo que vale y representar para Tarragona y su comarca.

Resulta obvio insistir acerca de la conveniencia de la construcción del citado embalse —más de medio siglo de gestiones y trámites infructuosos—, pues aparte regularizar los caudales de nuestro río, evitándonos inundaciones como las tristemente célebres de Octubre del año 30, constituiría la reserva hidráulica necesaria para garantizar un normal suministro de aguas no sólo a la capital, sino a las poblaciones incluidas en el área de su influencia. Precisamente en estas mismas columnas publicamos hoy los nuevos proyectos aprobados por el Consistorio tarraconense, íntimamente relacionados con el endémico problema del abastecimiento de aguas. Perforación de pozos, estaciones de bombeos, tendido de tuberías, grandes depósitos, meros parches en suma. Soluciones transitorias, caras y muchas veces inoperantes, según se desprende de la experiencia adquirida al correr de los años. Porque si un día la Ciudad consideraba resuelto el problema con las aguas de "Mas Caballé", y después con el "Pozo Franqués", la realidad demuestra que nuestros cálculos eran erróneos, por no presumirse el incremento acelerado de población y el cada vez mayor consumo.

Sólo un embalse con suficientes recursos hidráulicos puede ofrecernos la solución definitiva al problema de las aguas. En este caso concreto es el Pantano del Francolí, bajo el supuesto, como así esperamos de que se considere viable su construcción. Tal vez un trasvase de aguas desde el Segre hacia nuestra cuenca mediterránea, constituiría valiosa aportación, pero según vemos los planes agrícolas ilerdenses, con la extensión del regadío, consideran los caudales de aquellos ríos Segre, Noguera Pallaresa y Ribagorzana—, como propios sin posibilidades de derivación hacia otra cuenca. Por estas razones y porque la franja litoral, cada día demanda más agua, abrigamos nuevas esperanzas de que el embalse será una pronta realidad. — PETROFILO.

ACL_12/03/1967_483

Expansión tarraconense

No hace muchos días, en estas mismas columnas, al glosar la próxima construcción de la Central Nuclear de Vandellós, cuyos trabajos preliminares han dado comienzo no hace mucho, hacíamos hincapié a la importancia que tiene para nuestras comarcas, todo cuando se relaciona con la expansión industrial, en la cual, la obtención de fuentes de energía y proximidad, desempeña un primerísimo papel. Del Plan de aprovechamiento del Bajo Ebro, dos de las centrales —Mequinenza y Ribarroja— son ya realidad, mientras se espera la construcción de los saltos de García y Cherta, para completar la obra por lo que a producción hidroeléctrica se refiere. Concretando el caso a Tarragona, también en estas mismas columnas han tenido Vdes. puntual referencia de los proyectos que abriga "Industrias y Energía Aragonesas" para instalar una fábrica, destinada a la obtención de 30.000 toneladas de cloro anuales. Todo ello está íntimamente relacionado con el complejo industrial surgido en Tarragona a partir de 1957 en cuyas factorías, las dedicadas a la industria petroquímica, constituyen la principal de las actividades, hasta el punto de que Tarragona se está erigiendo la primera del país en su género.

Decimos cuanto antecede, porque, según nos manifiesta el Alcalde Sr. Martí Plá, próximamente una nueva industria, se incorporará a las existentes. Tras gestiones felizmente culminadas, es la empresa alemana "BASF", destinada a la producción de plásticos la que adquiere terrenos entre la carretera y el ferrocarril de Valencia, después de pasada La Canonja. Precisa una superficie de veinticinco hectáreas, habiéndose formalizado los documentos necesarios, encaminados a la adquisición de tales terrenos. Próxima a "Industrias Químicas Asociadas", surgirá la nueva factoría, obteniendo un producto más entre la variada gama de derivados del petróleo.

Y al hablar de esta cuestión, forzadamente debemos asimismo relacionarla, con el triángulo de autopista, tantas veces propugnado desde estas mismas columnas. Nos decía el pasado domingo, el Presidente de la Diputación, Dr. Gerona de la Figuera, que la autovía rápida Tarragona-Salou será una pronta realidad, pues existen empresas y medios mecánicos, capaces de construirla en cinco meses. Proseguirá después hacia Reus a través de "Els Estany's", quedando sólo la carretera Reus-Tarragona. Las vías de comunicación y la expansión industrial a lo largo del triángulo, convierten a este espacio del Campo de Tarragona, en una de las zonas de mayor porvenir de Cataluña.

Nada más podemos manifestar al respecto porque tanto la Alcaldía como el Presidente de la Diputación no han sido mayormente explícitos, pero sí mostrar nuestra satisfacción al comprobar que el proceso industrial tarraconense y la construcción de las autovías rápidas prosiguen con buenos auspicios. — PETROFILO.

ACL_21/03/1967_484



△ Terrenos destinados a la factoría de BASF

1968_ICC_06

PASEO DE ESPAÑA

Quizás sea el Paseo de España, uno de los lugares más descuidados de la Ciudad. La serie de obras realizadas en el Zig-Zag, unido a un proyecto cuya ejecución se prolonga en demasia, nos han conducido a la situación actual. Si partimos de la base de una perfección en los servicios públicos —cosa puramente teórica— tendremos enseguida que el indicado Paseo merece la mayor de las atenciones municipales. Si no por otras razones por la circunstancia de que constituye la puerta de la ciudad de todo viajero que llegue a Tarragona utilizando el ferrocarril. Medio de locomoción en auge, después del bache sufrido a consecuencia del proceso de motorización, del que se recupera por resultar inoperante el automóvil, debido a la congestión que nos persigue.

El Paseo está sucio, descuidado y ofrece un pobre aspecto, para quienes arriban a nuestra Ciudad. Fueron arrancadas una fila de palmeras para facilitar la ampliación de la calzada y henos ahí que el arbolado restante, está prácticamente abandonado. Se nos informa de la conveniencia de construir unas escaleras, previstas en el proyecto y una nueva ordenación urbana de aquella zona, pero la verdad sea dicha que los meses pasan y aquello está cada día peor. Faroles rotos, bancos deshechos, setos y arbustos que un día fueron son testimonio de una obra abandonada. De la Estación del ferrocarril podremos manifestar lo propio, pues en Tarragona, desde los tiempos de la Estación Central —hará de ello más de cuarenta años— hasta nuestros días, vivimos en régimen de permanente interinidad. El edificio de la estación no se arregla como debe porque estamos pendiente del desvío férreo, como un día se nos prometió la estación junto a la Escuela Normal de Maestros. A sus alrededores tampoco se presta una mayor atención, por que están afectados por la reforma ferroviaria. Y así vamos tirando, ofreciendo deprimente aspecto urbano, precisamente en una de las zonas que deberían ponerse rápidamente al día.

Nos ha sugerido cuanto decimos, la frecuencia con que transitamos por el Paseo. Cada vez que pasamos por allí, vamos observando su lenta decadencia. Lo propio sucede con el Zig-Zag, donde después de la pavimentación de la calzada a base de riego asfáltico, la obra ha quedado prácticamente inconclusa. Nadie se preocupa de mejorar aquel acceso al casco urbano, cuando ofrece tantas posibilidades. Los diferentes planos que se suceden desde la Estación hasta la calle de Pons Icart, podrían aprovecharse inteligentemente, deparándonos una buena perspectiva urbana. — PETRÓFILO.

ACL_31/03/1967_486

Autopista Tarragona - Salou

Sin ningún género de dudas, el asunto más importante debatido en la sesión última del Pleno de la Diputación, fué el de la autopista Tarragona-Salou. Recordarán nuestros lectores que el proyecto fue aprobado en su día y que se disponen de los créditos necesarios, al amparo de la operación concertada con el Banco de Crédito Local. El trazado de la nueva carretera, sigue la misma línea de la Tarragona-Faro de Salou, hasta llegar a la curva existente, frente a la Torre d'en Virgili próxima a La Pineda. Precisamente en aquel lugar —parte trasera de la Universidad Laboral—, la futura autovía se proyecta recta en dirección al Coll del Telégrafo que atraviesa para enlazar directamente con el Paseo de Jaime I el Conquistador, en plena zona residencial. Características y detalles los conocen ustedes y por tanto conviene destacar, como merece la adjudicación de las obras por un total importe de 27.012.030 pesetas. Junto a la adjudicación definitiva, se fija el plazo de cinco meses para la ejecución de las obras. Dicho en otras palabras y teniendo en cuenta el hecho de que la Diputación, cuenta con el dinero para financiar el proyecto, en otoño próximo la nueva autopista podría ser una auténtica realidad. La carretera rápida, aproxima Salou a Tarragona, de modo que en diez minutos pueden fácilmente desplazarse los automóviles. La ruta del litoral podrán utilizarla quienes deseen gozar del paisaje en sus viajes.

Otro aspecto, sin duda importante y complemento del anterior, es la prevista prolongación de la autopista hasta Reus, a partir de "Els Estany's". Salou tiene un problema para quienes utilizan el acceso a través de la carretera general y cruce, cual es los dos pasos a nivel. Del "carrilet" uno y del ferrocarril Valencia-Barcelona, el segundo. Dos obstáculos que dificultan el libre desplazamiento, particularmente durante la temporada estival, cuando se registra intensa densidad circulatoria debido a la afluencia turística. La prolongación salva los pasos a nivel y facilita asimismo una comunicación rápida con el vecino Reus. Cuando la Diputación haya ultimado estas importantes obras, el Estado no puede soslayar por más tiempo la prevista modernización y ensanche de la carretera directa Tarragona-Reus. Lo demanda la circulación rodada, y de si muy sobrecargada y la intensificación de las actividades comerciales e industriales entre ambas poblaciones.

Finalmente, comentando la sesión plenaria de la Corporación Provincial, séanos permitido destacar la aprobación del Plan Complementario de Cooperación al Bienal 1966-67 por importe de siete millones y medio de pesetas, de los cuales cuatro millones corresponden a aportaciones de la Diputación. Nuestros pueblos alcanzan objetivos muy importantes en orden a la resolución de sus problemas, después de haber arreglado satisfactoriamente cuando afecta a comunicaciones, escuela, alumbrado y teléfonos públicos. Ahora los proyectos de ampliación y abastecimiento de aguas, se hallan en plena ejecución y apuntan ya la instalación de piscinas, aparte iluminaciones, pavimentación y urbanización de calles. Estas ayudas provinciales, unidas a las aportaciones de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos y de los propios municipios beneficiados, pueden depararnos en un mañana muy próximo, unos núcleos rurales con la totalidad de sus problemas resueltos. Afán ciertamente noble que nos evite irritantes comparaciones. — PETRÓFILO.

ACL_15/04/1967_487

Industrialización de Tarragona



Corría el año 1956 —exactamente hace once años— cuando las heladas de Febrero habían devastado nuestros campos. Algarrobo y olivares, sufrían los embates del frío y buena parte de nuestras cosechas y arbolado tardarían mucho tiempo en recuperarse. Por aquellas fechas, surgieron planes a cargo de Electroquímica de Flix, para ampliar su fábrica en nuestra Ciudad. Solicitaron terrenos y hubo una serie de gestiones íntimamente relacionadas con ello. Factores favorables incidían en ello y la existencia de un mercado de consumo, relativamente cercano, hacía apetecible la plaza de Tarragona para la creación de un complejo industrial. Aquellos factores hay que cifrarlos en las buenas comunicaciones por ferrocarril y carreteras en la zona de entrevías abundancia de agua, proximidad del puerto y terrenos baratos, por cuanto, las heladas, con la pérdida de arbolado, influían en la desvalorización. A todo ello cabía añadir otro factor no menos favorable cual era la plena disposición de electricidad a pie de fábrica, como consecuencia de la construcción de la Universidad Laboral que aparejaba el tendido de una línea de alta tensión por parte de ENHER a partir de la estación derivante de Pont de Armentera.



Los proyectos de "Electroquímica" no se llevaron a la práctica, por cuanto aquella empresa decidió ampliar sus propias instalaciones de Flix. Pero el Ayuntamiento había adquirido los terrenos necesarios para hacer fructífera la labor de industrialización. Las ventajas que ofrecía Tarragona, próxima a Barcelona, cuya necesidad de descongestión se hacía ya patente, influyeron de manera decisiva en la instalación de las primeras industrias. Timidamente, sin alharacas ni estridencias, Tarragona inició su polo de desarrollo, sin ventaja oficial alguna. De forma espontánea, el capital privado se vio prontamente atraído hacia nuestra plaza, dadas las ventajas que ofrecía, montándose las primeras factorías. No seremos prolijos en su enumeración porque están en la mente de todos, pero unas parcelas eran adquiridas por "Siata", al propio tiempo que "Industrias Acerbi" iniciaba sus planes de montaje. "Industrias Químicas de Tarragona", comenzaban sus actividades, mientras "Siedensticker", trazaba proyectos, transformados luego en realidad. "Punta Bio" veía surgir su torreón característico e "Industrias Reycon", con sus accesorios del automóvil, colocaba las premisas indispensables de su expansión. Vinieron luego "Laminaciones Balsells", "FHIMSA", "Maibsa", "Torras Herreria", "Bols" y tantas otras que configuraron aquel Polígono Municipal, surgido en 1956.



Poco después, en 1960, el Ministerio de la Vivienda, proyecta trazar el Polígono Industrial "Francolí", partiendo de la propia orilla del río, donde CAMPSA tiene asentados sus depósitos de combustible, trazando parcelas y viales, hasta enlazar con el Polígono Municipal en la carretera de acceso a la Universidad, que limita ambas zonas. Al propio tiempo, mientras "Hidroniro" levantaba su factoría junto a la desembocadura y la factoría próxima a la playa, iniciaba la fabricación de sales de alumina, en la propia área del puerto, veíamos surgir, una serie de industrias íntimamente relacionadas con los procesos de carga y descarga. "Induseja" elevaba sus silos y refinería de aceite, mientras "Anchisi, Fafecas y Roig", construía sus depósitos para la recepción de latex líquido y "Astilleros de Tarragona" se disponía a construir buques de estructura metálica, próximos a los tanques de "Edegrasa" destinados a grasas líquidas. "Cementos del Mar" es la última de las industrias incorporadas al Muelle Trasversal, perfectamente equipado y acondicionado para la descarga y mercancías a granel.

Pero el gran salto de Tarragona, en orden a su industrialización, cabe expresarlo desde el momento en que surgió el proyecto de construcción del gran complejo petroquímico que S.E. el Jefe del Estado, se dispone a inaugurar en la jornada de hoy. Una de las factorías de mayor importancia en Europa, dentro de su especialidad y que fruto de la colaboración de capital nacional y extranjero. En la misma playa del "Riu Clar", próximo a la desembocadura del Francolí, la "Compañía Española de Petróleos", construye la fábrica de productos asfálticos y el pantalan para la desazga de crudos de petróleo, procedentes de las pertenencias de Venezuela y de aquellos otros productos derivados de la Refinería de Tenerife. Próximo a estas instalaciones y grandes depósitos, "Dow Unquinesa", programaba un amplio plan de fabricación de derivados del petróleo, mientras "Industrias Químicas Asociadas" adquiría los terrenos necesarios, dentro ya del término municipal de La Canonja, para llevar a la práctica todo cuanto habían proyectado sus técnicos y especialistas. De ahí surgió la conveniencia de la anexión de La Canonja a Tarragona para unificar criterios en orden a la ordenación urbana de la amplia zona de Entrevías. Aportaciones de capital alemán, holandés, británico y español han obrado el milagro de transformar los frondosos cultivos de avellanos, en amplias factorías. En julio de 1964 se iniciaban las obras de acceso y urbanización de los terrenos elegidos y en enero de 1965 comenzaban las obras de cimentación de las diferentes plantas, cuyo equipo y maquinaria comenzó a montarse en el mes de abril del mismo año. Puede decirse que hace un año —concretamente en mayo de 1966—, comenzaron las operaciones de puesta en marcha de las diversas unidades de la fábrica. Así la unidad de etileno supone la producción de 67.000 toneladas anuales, obteniéndose además 25.000 toneladas de propileno y diversos subproductos. Oxígeno, por fraccionamiento de aire, es producido a razón de 36.000 toneladas por año, 28.000 toneladas de acetaldehído, 13.000 toneladas de ácido acético, 10.000 toneladas de óxido de etileno, parte de cuyo producto se destina a la producción de 7.000 toneladas de derivados, como glicoles, aminas, éteres y poliglicoles. Finalmente diremos que la unidad de producción de isopropanol fabrica 15.000 toneladas al año y son 10.000 toneladas de octanol las previstas en este gran complejo.

foto superior: El pantalan de amarre de petroleros, para descarga de crudos.
foto central: El acueducto de impulsión de agua para la refrigeración de la fábrica IQA, bombeada desde el mar junto al pantalan de atraque.
foto inferior: Tanques de almacenamiento de acetaldehído de IQA.

— PETROFILO.

Cobertura vía férrea

Quando nos disponemos a escribir estas líneas, acude a nuestra mente la insistencia con que Tarragona —un día lejano ya— solicitó del Gobierno la Estación Central, Viejo empeño el nuestro, nunca alcanzado. Siempre hemos considerado el paso de las vías del ferrocarril por debajo del Balcón del Mediterráneo, como una negación al hermoso paisaje que desde lo alto se divisa. El Mirador es uno de nuestros mejores atractivos y sería completa su belleza, si lográramos la desaparición de la zona viaria. La proyectada Estación Central, a levantar en la actual Plaza de la Imperial Tarraco, —de ahí que la Escuela de Trabajo no fuera alineada, junto al amplio redondeo—, constituiría una meta y una aspiración. Meta porque desmantelaba vías e instalaciones ferroviarias, junto al mar y aspiración por poseer una estación digna, acorde con la creciente importancia de la Ciudad. La Estación Central, mereció los honores de una falla en 1935 en la misma Rambla y su proyecto pasó a mejor vida sin plena ni gloria.

La puesta en marcha de las obras de la doble vía Reus-Tarragona, abrió de nuevo la esperanza de los tarraconenses. Pero los planes resultaron fallidos aun cuando hay que convenir la importancia ferroviaria de Tarragona, como núcleo de enlace de convoyes procedentes de Valencia con los trenes de la línea de Madrid. Como consecuencia de este estado de cosas, se proyectó una estación, frente por frente de la Escuela Normal que estuvo a punto de ser realidad, a no ser por la intervención del Ayuntamiento que desestimó tales planes por considerar que hipotecaban para siempre el porvenir de nuestras playas. Apuntaba el turismo y la revalorización de la costa, imponía nuevos puntos de vista. Se hizo una panorámica de la zona afectada, se publicó una composición fotográfica con la llamante estación junto a la Normal y a otra cosa.

Surge después el proyecto de desviación ferroviaria mediante la construcción de un túnel a través de la colina rocosa sobre la que se asienta el casco urbano. Otro proyecto mucho más ambicioso, pretende desviar la línea del ferrocarril a partir de "Mas Marqués", situando la estación en los alrededores del Francolí, mientras un apeadero se construía al final de la Calle de Adriano, junto a La Pedrera. Se insiste una y otra vez en el proyecto; son varios los ministros que lo estudian a su paso por Tarragona y las cosas siguen como antes. El Balcón del Mediterráneo, continúa con planos maravillosos, entre cielo y mar, mientras los primeros predominan vías y traviesas. En este intervalo surge un proyecto municipal de cobertura de la zona viaria, mediante terraplenes que hagan posible el crecimiento de especies arbóreas, todo ello combinado con la habilitación de jardinerías, junto a la barandilla del Mirador.

Esta pequeña historia que se prolonga por espacio de casi medio siglo, nos presenta un nuevo capítulo. Nos referimos a las últimas noticias inquiridas respecto al proyecto, confeccionado por la Comisión de Enlaces Ferroviarios. En síntesis, se trata de cubrir la zona viaria, siguiendo la misma técnica empleada con ocasión de la cobertura de la Calle de Aragón y Apeadero del Paseo de Gracia. Una amplia avenida de veinticuatro metros de anchura, surgiría de este trabajo, con una serie de solares, a cual de ellos más apetecibles. Desde el puente de armas, la cobertura de las vías formaría nuevo paseo, el cual, debidamente urbanizado, serie prolongación del Marítimo hasta nuestros muelles. Ello implicaría la construcción de un edificio destinado a Estación y algunas obras complementarias, como paso inferiores para facilitar el paso de bañistas a la Playa del Milagro.

Algo de ello ha explicado el Alcalde, sin que, por nuestra parte, conozcamos posibilidades inmediatas de realización. Sea lo que fuere, el caso es que el problema de la desaparición de las instalaciones férreas de la vista del público, sigue en pie y que, a estas alturas, todavía no sabemos a que atenernos sobre el particular. Circunstancia lamentable por cuanto Tarragona no puede aspirar a ordenar adecuadamente la zona Este, si previamente no resuelve esta ardua y vieja cuestión. — PETROFILO.

ACL_20/06/1967_491

Carreteras y caminos vecinales

Sin ningún género de dudas, el capítulo más importante de las declaraciones que nos ha hecho el Presidente de la Diputación, Dr. Gerona de la Figuera, ha sido el referente a carreteras y caminos vecinales. Con ser importante todo lo manifestado, el estado de nuestras vías de comunicación interesa sobremedida por afectar a la totalidad de nuestros pueblos y comarcas y por ende a la economía provincial. El auge del automovilismo, unido al creciente proceso de motorización, exigen la contrapartida de unas carreteras adecuadas. Sin caminos vecinales puestos al día, difícilmente lograremos la fluidez deseada. Fluidez íntimamente relacionada con el desenvolvimiento económico de nuestros núcleos de población y que depende, en definitiva, de la acción estatal sobre las carreteras que le son propias y la atención provincial, sobre aquellas vías, dependientes de la Corporación.

En este aspecto, debemos reconocer que se está realizando un gran esfuerzo. Alcanzados en la mayoría de nuestros pueblos —por no decir, en su totalidad—, aquellos servicios públicos inherentes al vivir moderno —alumbrado eléctrico, teléfono, agua, escuela, alcantarillado etc.— el buen estado de las carreteras, es condición indispensable para garantizar el transporte de viajeros y mercancías. De ahí estas inversiones que sobrepasan los 200 millones de pesetas y cuya meta no es otra que conseguir el asfaltado y modernización de los caminos vecinales en el plazo de un bienio. La autopista Tarragona-Salou, es un hecho y se está trabajando en ello para finalizarla dentro de pocos meses. La prolongación de Salou a Reus, entra ya lleno en el plano de las realidades inmediatas, máxime, cuando Obras Públicas construye el paso superior en el cruce de cuatro carreteras. La vía de comunicación social que enlazará Cunit con Torredembarra, está realizada en su primer tramo y por lo que afecta al desenvolvimiento del Plan de Modernización y Mejora, con benéficas repercusiones en todo el ámbito de nuestras comarcas, se están recibiendo ya las primeras obras terminadas. Hemos tenido ocasión de circular últimamente por la Provincia y la mejora es evidente, pues se suceden las brigadas de operarios en muchos tramos hasta hace poco intransitables. Si a ello añadimos la aportación de la Presidencia del Gobierno que en tres anualidades y a fondo perdido, facilitará un crédito de 3.000 millones de pesetas a las diputaciones españolas, del que corresponde a nuestra Corporación, 60 millones, convendremos en afirmar que este volumen dinerario, invertido en un fin concreto cual es el de nuestras carreteras, repercutirá de manera favorable en su conservación y estado. No está lejano el día en que Tarragona será avanzada en el importante capítulo de la red viaria, ofreciendo unos caminos, acorde con nuestra dinámica económica y la importancia del parque provincial. — PETROFILO.

ACL_01/10/1967_496

Autopista Barcelona Tarragona

Según nuestras noticias la empresa concesionaria de la autopista La Jonquera-Barcelona, se interesa por el tramo en proyecto entre la Ciudad Condal y nuestra Ciudad. A tal efecto se están realizando los pertinentes estudios y nada de particular tendría que fuera ofrecida una declaración al respecto. Como en las aguas del Ebro, pero a la inversa, la autopista viene sola. Impuesta por la dinámica económica de las comarcas del Pla de Barcelona, Panadés y Campo de Tarragona y por la concentración humana, íntimamente relacionada con el parque automovilístico. Cataluña se está aproximando a la media europea de un vehículo por cada cinco personas. Unese a ello el fuerte incremento experimentado en el tráfico de mercancías —la carretera de Valencia es la de mayor circulación de España— y el factor turístico, muy estimable en la temporada veraniega y convendríamos en afirmar que todos los factores inciden en la rentabilidad de las inversiones. Grandes inversiones suponen la construcción de la autopista, pero el solo hecho de que la iniciativa privada se haya sentido atraída a ello, es garantía de su perfecta viabilidad. Por sistema desconfiamos de aquellas empresas, donde falla el capital privado. Solo sirven para enterrar dinero y destruir riqueza. En el caso de las autopistas hoy, como en las aguas del Ebro, en un futuro próximo, la circunstancia de que sea la banca europea, la que lleve a cabo la obra permite augurar el cumplimiento de las etapas en los plazos previstos y por ende la entrada en servicio de los distintos tramos en las fechas señaladas.

Estamos pues de enhorabuena los habitantes de las comarcas beneficiadas por el paso de la gran vía de penetración a la Península por los caminos de Levante. Los vascos están también porfiando en la plena realización del tramo Behobia-Bilbao, aún cuando no desconocemos las dificultades derivadas de la orografía y densidad de población que obliga a oneroso desembolso, en concepto de expropiaciones. En nuestro caso, semejante problema se ve paliado por las mayores dimensiones del país y una concentración humana menos acusada. Según vemos la marcha de los trabajos, íntimamente relacionados con el plan de accesos a Barcelona que realiza el Estado, nada de particular tendría que la llegada de la nueva autopista hasta Molins de Rey, coincidiera con el comienzo del trazado a través del Ordal. Se trata de alcanzar las llanuras del Panadés, para proseguir después hacia el Campo de Tarragona, como una etapa más hacia las tierras del Ebro. Nuestro puerto, el complejo industrial Reus-Tarragona, el turismo, son otros tantos factores a nuestro favor. Y prueba de ello es la noticia que damos cuenta al principio de esta crónica.

Nuestra opinión personal, respecto al tramo Tarragona-Amposta, es que si bien son cien kilómetros, la mayor parte de los cuales discurren por zona semidesértica y de naturaleza rocosa, tiene a su favor, en orden a una pronta realización, la supresión de las curvas del Terelló, mediante la construcción de la nueva carretera paralela al ferrocarril, cuya entrada en servicio está prevista para Febrero próximo. La explanación realizada por Obras Públicas ha sido lo suficiente amplia para facilitar los trabajos de prolongación de la autopista de modo que la construcción de ésta, no entorpezca el tráfico normal. La gigantesca obra del puente sobre el Ebro en Amposta, es un segundo factor al que cabe añadir el saneamiento del Delta la construcción de la Central atómica de Vandellós y la afluencia turística, que iniciamos en la zona residencial de Salou y se prolonga hasta el Golfo de San Jorge. Ni que decir tiene que la plena realización de estos trabajos facilitará extraordinariamente los desplazamientos, constituyendo un avance muy positivo en todos los órdenes.

PETROFILO

ACL_04/11/1967_501

Ordenación ferroviaria

— II —

A estos proyectos —Estación Central y perforación de un túnel a partir de La Pedrera—, han seguido después otros dos planes, íntimamente relacionados con la definitiva ordenación ferroviaria de nuestra Ciudad. El problema subsiste, mientras los tarraconenses, tengamos ante nuestra vista la deprimente visión de vías y traviesas junto al Balcón del Mediterráneo, una de las panorámicas marítimas más hermosas de nuestro país. A estas razones de orden estético, cabe añadirles otras de tipo práctico, pues de sobras sabemos que la estación actual no está a la altura de la importancia ferroviaria de Tarragona, adquirida como consecuencia del paso de los trenes directos a partir de 1952 y el consiguiente establecimiento del enlace férreo de las líneas de Madrid y Valencia, precisamente en nuestra Ciudad.

Es entonces cuando el Ingeniero Muñoz Homs, aprovechando su corta gestión al frente de los destinos de la Jefatura de Obras Públicas, plantea nuevamente el problema, partiendo de la base de un túnel que atravesara de punta a punta la totalidad de área de nuestro casco habitado. Desestimaba el nuevo trazado a través del valle de la Ermita de la Salud hacia la "Creu de la Guineu" y "Colls Majors", se sitúa la boca del túnel, junto al puente de armas sobre la vía del ferrocarril, en la Playa del Milagro. Fija la estación subterránea, por los alrededores de la "Mitja Lluna" y prosigue después el trazado en dirección al Francolí, donde aparece de nuevo la vía férrea al final del "Cami de la Fonteta" proximidades de la Fábrica de Tabacos. Este proyecto fue sometido a la consideración del actual Ministro de Obras Públicas Sr. Silva Muñoz, a raíz de la visita efectuada a Tarragona en Enero de 1965, argumentando los técnicos que el despeje de vías, junto al Balcón del Mediterráneo, permitiría la construcción del proyectado Paseo Marítimo, reservándose la RENFE los mejores solares, como consecuencia del desmantelamiento y derribo de las actuales instalaciones ferroviarias. Muñoz Homs, aprendía en su empeño a la Administración, argumentando que todavía se estaba a tiempo, dado que en la zona inmediata a la Fábrica de Tabacos y Cami de la Fonteta, privan todavía los cultivos y son escasas las viviendas, almacenes o factorías susceptibles de encarecer extraordinariamente la expropiación del amplio espacio, necesario para llevar a feliz término las obras.

En el transcurso del recorrido con el Ministro que seguimos detenidamente sabedores de la importancia que tenía para Tarragona el planteamiento de semejante problema, no se adoptó decisión alguna, limitándose el Sr. Silva a oír las pertinentes explicaciones, ofrecidas por los técnicos.

El Plan Muñoz Homs, tropezaba con el grave inconveniente de su elevado coste, pues aparte la perforación del túnel, debían construirse las nuevas instalaciones y trazado, aún cuando, como decíamos, tenía la contrapartida de la supervalorización de los solares resultantes del derribo de la Estación. Pero, como los de la Estación Central y el segundo de los planes, pasó a mejor vida, como simple anteproyecto. — PETROFILO.

ACL_25/11/1967_502

1968

“Barcelona ciertamente, tiene a su favor muchas ventajas, entre ellas las de un mayor mercado de consumo, pero, a nuestro entender tiene un gran inconveniente producto de su dinámica económica, cual es el gigantismo derivado de su expansión urbana. Desde luego podemos asegurarles que de instalarse la refinería, junto con el complejo gasoquímico en curso de instalación, en terrenos de la zona franca, auguramos para dentro de diez años la llegada del casco urbano hasta el mismo Castelldefels, con la desaparición de las huertas del Llobregat –verdadera despensa– y la mediatización cuando no anexión de los municipios de El Prat, Viladecans y Gavá, con las consecuencias de rigor desde el punto de vista social. Porque si resulta incómoda la Barcelona actual, con sus grandes problemas provocados por su crecimiento, excusamos decirles lo que sucederá con el proceso acelerado de industrialización inherente a la instalación de una refinería de petróleo.”

Petrófilo, 24/II/1968, “Refinería de Petróleo”:

Son años del II Plan de Desarrollo Franquista, en los que la consolidación de crecimiento económico se marca como meta, para ello, la mejora en las infraestructuras es fundamental. En Tarragona, la autopista de Levante, el Plan de Autovías locales, la desviación del Francolí y la nueva variante acaparan toda la atención. 1968 es el año en el que se propone por primera vez la instalación de una gran refinería de petróleo en las proximidades de Tarragona. Precisamente el debate originado en torno al mejor emplazamiento de esta industria revela los problemas de congestión industrial en Barcelona y las buenas condiciones de Tarragona como mejor alternativa. Una situación que se repite periódicamente, recordemos que en 1959 la saturación de Barcelona ya trajo pingües beneficios industriales a Tarragona, y –a día de hoy– el puerto de Tarragona ya recoge los cruceros turísticos excedentes del puerto de Barcelona.

Desvío ferroviario

El Ayuntamiento acaba de encargar a la Comisión de Enlaces Ferroviarios, el proyecto de desvío de la vía férrea, a partir del puente de armas, junto al Milagro. El objetivo de tal obra, no es otro que la liberación de las playas del Milagro, Rabassada, Sabinosa, Capellans y Llargu, de la servidumbre impuesta por el tren. El trazado de la vía a lo largo de la franja del litoral, realizado a mediados del pasado siglo, obedeció, en buena parte al hecho ciertamente importante de la escasa o nula rentabilidad agrícola de los terrenos objeto de expropiación, con la particularidad de que muchos de ellos, pertenecían al Estado, por estar incluidos en la zona marítimo-terrestre. Exactamente lo mismo que ocurrió en Francia e Italia, donde el ferrocarril corre paralelo a la costa. Pero la mutación registrada en la valoración de tierras, debido al fenómeno turístico, aconseja realizar el esfuerzo que preciso sea para recuperar íntegramente nuestras playas. El trazado de la vía, concentrándolo a Tarragona, ha destruido en buena parte el paisaje marítimo, ante las exigencias de excavación y terraplenado. Grandes trincheras, entre el Milagro y Rabassada y numerosos terraplenes, impiden, en estos momentos, acometer una urbanización y embellecimientos adecuados. Obras innecesarias hace diez años solamente, pero cada día más apremiantes, atendida la atracción que ejercen al turismo nacional y extranjero. Playas alejadas del casco urbano y con grandes posibilidades, frenadas por la servidumbre de la vía cercenadora del paisaje.

De ahí el acuerdo de la Comisión Municipal Permanente, de encargar el susodicho proyecto que, en líneas generales, inicia el desvío a partir del puente de armas para derivar hacia el valle de la Ermita de la Salud y proseguir después, por detrás de la Ciudad Residencial, hacia Mas Marques, donde nuevamente enlaza con el actual trazado. En síntesis se trata de alejar la vía de la zona inmediata a las playas, trasladándola hacia el interior. Factible todavía hoy, dado el escaso volumen edificado desde Tarragona hasta la Pedra del Medol, pero cada día más difícil y costoso, habida cuenta la expansión urbana a través de la zona residencial. Deberán construirse varios terraplenes y perforar algunos túneles dado lo accidentado del terreno, con la contrapartida de recuperar la totalidad de las playas, facilitando la construcción de un gran Paseo Marítimo, aprovechando los terrenos sobrantes, como consecuencia del levantamiento de vías. Obra costosa sufragada íntegramente por la Corporación Municipal, en un principio fijada en 240 millones de ptas, pero necesaria si tenemos en cuenta que enlaza perfectamente con la proyectada cobertura de la zona viaria, a su paso por el Balcón del Mediterráneo, con la construcción de una nueva estación subterránea y la prolongación del Paseo hasta el puente del Francolí, todo ello a cargo del Ministerio de Obras Públicas. Incluye esta última en el II Plan de Desarrollo, la plena realización de ambos proyectos, ordenaria de manera definitiva la franja del litoral desde Francolí hasta la Playa de la Mora, vieja aspiración tarragonense, cuyas premisas indispensables están siendo planteadas en estos momentos. — PETROFILO.

ACL_25/01/1968_504

Nuestra autopista

Por el Ministerio de Obras Públicas ha sido definitivamente adjudicada a "Autopista Concesionaria Española S. A.", la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del tramo de autopista comprendido entre Barcelona y Tarragona. Esta Sociedad es la que lleva actualmente a cabo la construcción de la vía desde Barcelona—La Junquera, trabajándose intensamente en el primero de los tramos hasta Granollers.

A efectos de construcción, según especifica el Decreto, publicado en el Boletín Oficial del Estado, el tramo Barcelona-Tarragona, seguirá el camino natural de penetración hacia Levante, o sea la vía romana a través del valle del Llobregat hasta Martorell para derivar luego hacia Vilafranca del Panadés siguiendo el curso del Anoia y proseguir en dirección a Vendrell y Comarruga. El itinerario se establece a continuación en la franja de litoral comprendida entre el sistema montañoso paralelo a la costa y la propia orilla para llegar a Altafulla y alcanzar finalmente Tarragona. Las obras de la autopista deberán iniciarse el mes de Abril del año próximo y a efectos de construcción y plazos de terminación, se establecen los siguientes: Molins de Rey—Martorell, deberá estar abierto al público en Julio de 1971. Desde Molins a Barcelona, la vía corre a cargo del Estado, por hallarse incluido en el plan de accesos a la Ciudad Condal, en curso de ejecución.

Martorell—Vilafranca del Panadés, en Diciembre de 1974.

Vilafranca del Panadés—Comarruga, en Diciembre de 1975, o sea un año después.

Comarruga—Altafulla, en Julio de 1973.

Altafulla—Tarragona N., en Diciembre de 1971 y en la misma fecha el tramo Tarragona N.—Tarragona S.

A la vista de los plazos fijados fácilmente se comprenderá que la prolongación de la autopista, se iniciará simultáneamente en Molins de Reys y nuestra Ciudad, atendido el mayor tráfico que ambos tramos experimentan, siendo el que requerirá mayores esfuerzos e inversiones el de Martorell—Vilafranca.

Asimismo especifica el decreto el periodo de concesión, que será de 37 años, con aportaciones de capital nacional cifrado en un 47,55 por ciento del total importe de las obras y el resto extranjero. Por último es interesante considerar las tarifas aplicables al tráfico que será 0,60 ptas kilómetro para motocicletas 1,25 ptas. kilómetro para turismos y vehículos industriales con carga inferior a 1.000 kilogramos; 2 ptas. el kilómetro para camiones de dos ejes y 2,50 ptas el kilómetro para camiones de más de dos ejes o con remolque. Esto por lo que se refiere a los tramos a cielo abierto, mientras las tarifas correspondientes al túnel serán las que rijan el 15 de Diciembre de 1972, para el actual túnel de Guadarrama.

Estos son, en líneas generales, los términos de la concesión, cuyas tarifas son valederas para la totalidad de la autopista o sea a partir de La Junquera y cuyos plazos de ejecución, nos anticipan de un pronto comienzo de los trabajos en nuestra Ciudad.

PETROFILO.

ACL_31/01/1968_507



1967_ICC_28

REFINERIA DE PETROLEO

En la última sesión plenaria de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, celebrada bajo la presidencia del Gobernador Civil, fueron estudiadas las posibilidades de instalación de una refinería de petróleo de nuestro término municipal. Partiendo de la base de las condiciones que la provincia reúne como polo de lanzamiento industrial y habida cuenta la existencia y pleno funcionamiento del complejo petroquímico tarraconense, se acordó constituir una comisión de trabajo que será presidida por el Ingeniero Jefe de la Delegación de Industria, con el fin de preparar un estudio acerca de nuestras posibilidades, íntimamente relacionadas con todo a la industria petrolífera afecta.

Aparte las prospecciones en curso de realización en la zona del Delta del Ebro y cuyas probabilidades de hallazgo de petróleo se cifran entre un cinco y un diez por ciento en sus peticiones, Tarragona parte de una base más real cual es sus comunicaciones, el complejo petroquímico, la equidistancia entre Barcelona y Valencia y el puerto. En el primero de los casos, tanto por ferrocarril como por carretera, nuestra provincia está bien dotada hacia las rutas de penetración de levante o hacia el interior de la Península. Particularmente a partir de la inauguración de la doble vía Reus-Tarragona y consiguiente paso de los directos por la ciudad, ferroviariamente hemos alcanzado un primerísimo papel, pues enlazan en nuestra estación las líneas de Madrid y Valencia, las de mayor tráfico del país. Esto explica el transporte de productos petrolíferos, utilizando el ferrocarril hacia la zona del interior y Madrid, concretamente. Desde siempre, el puerto de Tarragona ha servido como punto de partida para la distribución de CAMPSA incluyendo aparte la nuestra, las provincias de Lérida, Huesca y Zaragoza. De ahí la importancia de las instalaciones de la Compañía junto a la desembocadura del Franco y su expansión, acorde con el incremento del proceso de mecanización que experimenta la zona afectada. Pero es que el hinterland portuario ha crecido extraordinariamente al amparo de las grandes importaciones —cereales, abonos, piensos— entre las que no puede descartarse la de crudos o refinados del petróleo. Hoy es Navarra que se acerca a nuestra zona portuaria y no digamos la Rioja y la totalidad del valle del Ebro, como asimismo el Panadés y comarcas litorales.

Otro de los factores tenidos en cuenta, es el complejo petroquímico de Cataluña ubicado en nuestro polígono industrial. Nuestra región consume el 35 por ciento de los derivados del petróleo, circunstancia que obliga a la instalación de una refinería a lo largo del ámbito catalán. Porque se da la circunstancia de que a las frecuentes estadías de buquetanques petroleros en la bocana del puerto, cabe añadirle un segundo motivo de perturbación económica cual es el obligado transporte de los productos partiendo de la Refinería de Escombreras, con la consiguiente repercusión en los costos.

Al pleno funcionamiento del complejo petroquímico, integrado por Afallos Españoles, filial de CEPSA; Dow-Unquinesa e Industrias Químicas Asociadas, pronto se unirá Daff Española, compañía holandesa y Minas de Riotinto. La primera en pleno trabajo de construcción de la factoría y esta última con los terrenos adquiridos. Las posibilidades no se han agotado, ni muchos menos, pues la gama de producciones derivadas del petróleo alcanza diversas ramas, pero la ambigua circunstancia del fuerte consumo de crudos que experimentan nuestras factorías, aconsejan el complemento de una refinería.

Finalmente, Barcelona tiene planteado el problema de la congestión y acelerado crecimiento, con las complicaciones inherentes, tal cepado de cosas, al que no son ajenas las dificultades ferroviarias para la carga de productos petrolíferos en el área portuaria. No reemos que la Ciudad Condal, tenga interés en ello, si bien en esas cuestiones de tipo económico no privan las razones sentimentales, sino la más cruda realidad. — PETROFILO.

ACL_05/04/1968_513

AUTOVIAS

Después de la inauguración de la autovía Tarragona-Salou, efectuada el pasado sábado con asistencia del Ministro de Justicia, dos cuestiones fueron planteadas en la sesión plenaria de la Diputación relacionadas con este tema. La primera de ellas se refiere a la necesidad de adecuar convenientemente a las exigencias de la circulación rodada, los últimos 1.800 metros que median entre el comienzo de la autovía y su enlace con la carretera general de Valencia, hoy, cubiertos a través de la carretera particular de la Universidad Laboral. La segunda de las cuestiones es la propuesta de permuta entre el Ministerio de Obras Públicas y la Diputación, de la carretera Reus-Salou a fin de facilitar la continuación de la ruta a partir de "Els Estanys".

Hemos recorrido detenidamente la nueva obra y ciertamente constituye hoy una gran mejora para facilitar las comunicaciones entre ambos núcleos urbanos. Nos decía uno de nuestros compañeros, que hace unos días había cubierto el trayecto de Tarragona a Salou en el corto intervalo de diez minutos, circunstancia esta que se traducirá en un gradual incremento de la circulación, particularmente en el transcurso del verano, descomulgando la ya de por sí sobrecargada carretera general. Pero claro está para ser completa la obra, es preciso salvar estos 1800 metros últimos, mediante la prolongación de la autovía hasta su perfecto enlace con la general a la altura de Torreforta. De ahí que fuera planteada la cuestión demorándose las gestiones cerca del Ministerio de Trabajo para la cesión de este tramo, atendido su carácter de camino particular, en espera de la confección del Plan de Ordenación Urbana del Polígono Industrial Municipal, donde está previsto este enlace. Será preciso pues esperar hasta tanto no se resuelva definitivamente la cuestión.

Ante el segundo de los aspectos de la prolongación de la autovía de comunicación rápida provincial hasta Reus, debemos manifestar que el proyecto está confeccionado y aprobado y que una de sus finalidades es salvar los dos pases a nivel —carrilet y vía férrea de Valencia— que tantas dificultades suponen para la circulación a la entrada de Salou. A partir de la Plaza de "Els Estanys", precioso centro circular de características parecidas a la Imperial Tàrraco, se inicia el nuevo trazado, cuyas obras están pendiente de convocatoria de oportuna subasta para su adjudicación definitiva. Una adjudicación íntimamente relacionada con la libre disposición del crédito correspondiente por valor de 29 millones de pesetas y que será facilitado por el Banco de Crédito Local. Se han realizado las debidas gestiones al respecto y es de esperar que comience pronto el desarrollo del proyecto. Hasta el cruce de Cuatro Carreteras, perfectamente resuelto por el Ministerio de Obras Públicas con los pasos interiores, sigue nuevo trazado la prevista autovía, enlazando después con la actual carretera comarcal. Para que la Diputación pueda llevar íntegramente a la práctica su ambicioso proyecto, será necesario el establecimiento de una permuta, por cuanto el actual trazado pertenece al Estado. Para ello, se ha sugerido a Obras Públicas cambiar el tramo provincial de Amposta a Vinallop por éste, dado que reúnen unas características similares y es idéntica la longitud de ambos tramos. De ahí el acuerdo de la Corporación, de incrementar la propuesta permuta al Ministerio, mientras se lleva a la práctica la primera fase de la autovía cual es el tramo Salou-Cuatro Carreteras.

Y entonces sí que es preciso insistir cerca de Obras Públicas para que transforme en autovía de comunicación rápida el trayecto entre Tarragona y Reus, formando parte del proyectado triángulo del Campo de Tarragona, propugnado desde hace tantos años. La actual carretera resulta estrecha, habida cuenta el intenso tráfico que experimenta y conocido el esfuerzo realizado por nuestra Diputación, es de prever que el Estado la pondrá al día, modernizándola y colocándola a la altura de unas circunstancias derivadas del espectacular aumento del parque móvil, en este caso concreto, íntimamente relacionado con el tráfico portuario. — PETROFILO.

ACL_17/05/1968_516

DESIVIO DEL FRANCOLI

— y II —

La Permanente Municipal, en sesión última, acordó volvier a la Comisión de Urbanismo para mejor estudio el expediente para la suspensión de Licencias de parcelación y edificación en la zona delimitada por la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, al objeto de constituir la reserva del terreno que se efectuará en el proyecto de desvío del Francolí, actualmente en estudio.

Antiguo proyecto el del desvío del río próximo a su desembocadura, destinado a evitar posibles catástrofes como la ocurrida en Octubre de 1930 cuando las lluvias torrenciales provocaron una gran riada que inundó completamente el Serrallo, causando varias víctimas y daños materiales importantes. Este es uno de los aspectos de la cuestión, neutralizados en buena parte con el recrecimiento del muro de protección, construido hace veinte años y que permite cierta seguridad para los habitantes del barrio marítimo y las industrias, asentadas en la orilla opuesta. La segunda cuestión relacionada con la obra, viene impuesta por la creciente necesidad de mayores espacios junto al Muelle Transversal. Aparte los inevitables arrastres del Francolí en su desembocadura, la zona Oeste del puerto carece de un espacio lo suficiente amplio para expansionarse. Porque no solo es el Transversal el que se encuentra en plena actividad de carga y descarga de mercancías a granel, sino que apunta ya el nuevo muelle petrolero y en los planes de expansión del puerto, aparecen varios muelles, resguardados por un nuevo dique en la misma desembocadura. Razón por demás para propugnar el proyectado desvío a fin de disponer, en su día, de terrenos para el tendido de vías, construcción de pistas de acceso, almacenes y otras instalaciones complementarias.

El Francolí es derivado a partir del "Moli de l'Horta", en las proximidades de Constantí, estando previsto su desembocadura junto a la Playa del Riu Clar. Atraviesa una franja de terrenos, actualmente cultivos de avellanos y hortalizas para adentrarse en la zona industrial hasta alcanzar la acequia del Riu Clar, próxima a su desembocadura. Es precisamente por esto y en previsión de la ejecución del proyecto, íntimamente relacionado con la expansión industrial y urbana tarraconense, que la Confederación del Pirineo Oriental ha solicitado del Ayuntamiento la suspensión de toda clase de licencias de construcción y parcelación, en evitación de los perjuicios que podrían derivarse el día de mañana.

Desconecemos a ciencia cierta la viabilidad del proyecto en un futuro próximo, pero es evidente que, a medida se acentúe la expansión del área portuaria, mayores serán las necesidades de acometer el desvío. En un futuro más o menos próximo, la pista ideal de acceso al conjunto de muelles del oeste del Puerto, deberá asentarse sobre el cauce del río donde existen espacios lo suficiente amplios, capaces de absorber, sin inconveniente alguna, el creciente tráfico. Este hecho y la posibilidad de alejar definitivamente el peligro potencial que suponen las inundaciones del Francolí, de efectos catastróficos, por lo inesperadas, pueden contribuir en no escasa medida a que el proyecto llegue a ser realidad. — PETROFILO.

ACL_04/07/1968_525

Travesía por la capital

Forzosamente debemos referirnos al tema carreteras porque a para el mayor interés. Después de las manifestaciones del Presidente de la Diputación relativas al desvío de la carretera general de Valencia-Barcelona a su paso por Tarragona y la conveniencia de adaptar la autovía de comunicación rápida el tramo entre Tarragona y Reus, nos llegan noticias acerca del proyecto que se planteará al Ministerio de Obras Públicas por lo que al paso por la Rambla Vella se refiere. Hay un proyecto, mucho más ambicioso, confeccionado por la Jefatura de O. P. hace ocho años que presumía la construcción de un nuevo puente sobre el Francolí mediante amplio desvío que resolviera de una vez semejante situación. Ambicioso plan cuya ejecución asciende a 221 millones de pesetas que no creemos viable en estos momentos, según manifestaciones del Jefe Regional de Carreteras, Sr. Muñoz Oms, cuando manifestaba recientemente a la Alcaldía que si bien disponía de créditos y planes para desviar la carretera a su paso por el Vendrell, carecía de los necesarios recursos para hacer otro tanto con respecto a Tarragona.

El Sr. Vilar Guix, nos manifestaba hace unos días, ante el plano de ensanche urbano, que la propuesta municipal, apoyada por la Diputación, se cifraba en construir el desvío siguiendo el valle de la Ermita de la Salud. A partir de la carretera de Barcelona, en las inmediaciones del puente sobre el barranco de la Ermita, pasaría el nuevo desvío por "Les Arcades" para atravesar la carretera del Cementerio y proseguir después, por detrás de los Cuarteles hacia la prevista prolongación de la Avenida de Cataluña, superando la carretera de Vails, para enlazar con la Avenida de la República Argentina, por Pío XII hacia el puente, a través de la Avenida de Roma. Para ello la Corporación tiene aprobados los proyectos de prolongación de la Avenida de Cataluña y se encuentra en periodo de subasta la urbanización y acondicionamiento del tramo de la República Argentina, frente a la Prisión Provincial que será construída siguiendo las directrices impuestas por la circulación rodada o sea tipo boulevard.

Falta construir un nuevo tramo de enlace entre las Avenidas de Pío XII y Roma a través de las huertas del Francolí y que figura perfectamente delimitado en el Plan de Ordenación de la Zona Oeste de la Ciudad, recientemente aprobado por el Ministerio de la Vivienda. Esta obra impulsaría la urbanización de un amplio sector de población, con la consiguiente entrada en el mercado de solares de nuevos terrenos, actualmente simples huertas o cultivos de secano.

De todas maneras no dejará de ser una solución transitoria, por cuanto los nuevos viales deben ser lo suficiente amplios para absorber el creciente tráfico pesado y ligero que hace totalmente inoperante el actual trazado por el interior de la población.

PETROFILO.

ACL_22/08/1968_533



< Industrias Químicas Asociadas. Vista aérea

1966_JCC_18

Refinerío de petróleos

En el acuerdo más importante del Pleno último municipal, fue la aprobación de la Moción de la Alcaldía, por la que se solicita al Ministerio de Industria la instalación de una refinería de petróleos en nuestro término. La Alcaldía, al formular la propuesta, hacia una serie de consideraciones acerca de la viabilidad del proyecto, teniendo en cuenta que solo Cataluña, consume el 22 por ciento de los productos petrolíferos arribados y transformados mediante destilación fraccionada. Consumo que seguirá incrementándose, según aumenta el parque móvil y la serie de industrias derivadas del petróleo, íntimamente relacionadas entre sí. Cuando se pusieron las primeras bases del complejo petroquímico, se consideró que el remate de las instalaciones industriales no sería otra que la correspondiente refinería. Han surgido éstas en diferentes puntos del país, después de la ampliación de la de Tenerife, propiedad de CEPSA y la instalación de Escombreras, cuyo acionista mayoritario continúa siendo el INI. Vemos que La Coruña refina petróleo, que se está montando otra refinería en Algeciras y que, en fecha reciente, ha sido adjudicada la del Norte, a instalar en las proximidades de la ría de Bilbao. Cataluña pues, precisa de una refinería, cuyo proyecto ha sido, en principio estimado por el Gobierno, aún cuando las recientes declaraciones del Ministro de Industria, posponían su ejecución al pleno funcionamiento de la norteña a la que seguiría, al parecer una refinería en el Centro. En Barcelona y por los servicios de estudios de diferentes entidades, se ha creado una comisión coordinadora para estudiar la instalación de la refinería en el ámbito catalán. No sabemos a ciencia cierta a que conclusiones han llegado los técnicos en la materia, pues, parece ser, que existen dos criterios, relacionados con su ubicación, bien en la misma Ciudad Condal, como complemento del complejo gasoquímico, actualmente en curso de montaje, o en nuestra Ciudad, como remate de las industrias petroquímicas.

Pero mientras se dilucida la cuestión, bueno será reproducir las conclusiones de la Alcaldía, cifradas en los factores siguientes:

1.º — Por su situación respecto a los puertos de embarque de crudos en Libia y Mediterráneo Oriental, ya que es el puerto de España más próximo a los mismos con adecuadas condiciones de recepción.

2.º — Por disponer de vías de comunicación terrestres a las zonas de abastecimiento natural, como son las provincias de Huesca, Zaragoza y Lérida, y que serán complementadas con la prolongación del oleoducto desde Zaragoza a Barcelona, que por razones orográficas tendrá un trazado que le obliga a pasar por Tarragona, así como la autopista Barcelona—Madrid, que también circulará por las proximidades de Tarragona.

3.º — Por la disponibilidad de terrenos adecuados, tanto para la ubicación de la refinería como para la industria petroquímica y complementaria de la misma en su desarrollo inmediato y futuro, con superficie prácticamente ilimitada, sin problemas de abastecimiento de agua ni de suministro de energía eléctrica, dada la proximidad de las centrales de Ribarroja, Mequinzenza y la futura nuclear de Vandellós, que son las mayores centrales de producción de Cataluña.

4.º — Por la existencia de un importantísimo núcleo petroquímico, que ha crecido espontáneamente por las condiciones naturales que se reúnen en esta zona, según se ha descrito brevemente con anterioridad.

Esta industria petroquímica bien merece la ayuda valiosa de una refinería, especialmente concebida para esta actividad y que podría suministrar con agilidad sus materias primas amoldándose a sus necesidades en cualquier momento y recibiendo al mismo tiempo muchos subproductos que no serían problema para esta refinería, ya que se habrían tenido en cuenta desde su proyecto.

Esta refinería, suprimiría la actual situación de desventaja en que se encuentra la industria petroquímica de Tarragona con respecto a otros centros nacionales que cuentan con la enorme ayuda que representa disponer de una refinería próxima.

La capacidad de refino se estimaría en 5 millones de toneladas de crudos anuales, significando este hecho un paso formidable para la expansión de Cataluña en general y de nuestra Provincia en particular. — PETROFILO.

ACL_09/10/1968_537

Industrialización

La Diputación en su sesión plenaria de ayer, aprobó una Moción de la Presidencia relativa a la ubicación de la Refinería de Cataluña en nuestra comarca del Campo de Tarragona, acordándose cursar la oportuna petición al Ministerio de Industria. La Moción es lo suficiente elocuente y dada su importancia, nos complacemos en reproducirla íntegra en estas mismas columnas. HeLa ahí:

“Conocido el acertado deseo de la Administración del Estado, de localizar en Cataluña una Refinería de Petróleos, esta Excm. Diputación Provincial, estima, que algunas zonas de la provincia de Tarragona, son preferentemente indicadas para su montaje debido a la ventajosa situación respecto a los puertos de embarque de crudos preferentemente utilizados, así como ser un destacado nudo de comunicaciones para la distribución de parte de los productos refinados a las provincias del interior de la Península así como a las limítrofes en la costa.

La disponibilidad de terrenos adecuados, así como la abundancia de energía eléctrica y agua, ayudaría a una fácil y rápida puesta en marcha de esta instalación tan necesaria para la cooperación impulso y suministro de productos a la Industria Química y Petroquímica existente en la Provincia con la que, al mancomunar muchos servicios auxiliares, tendería a un robustecimiento de su presencia en la concurrencia petroquímica internacional.

Esta Excm. Diputación, al promover el montaje de una Refinería de Petróleos en la Provincia de Tarragona, estima que impulsa una mejor expansión socio-económica de la misma ya que una instalación de este tipo, generará sin duda una gama de actividades complementarias muy conveniente a su equilibrado desarrollo.

Extremos que se someten a la consideración de V. E. para que con respecto al mismo se adopte el oportuno acuerdo ante el beneficio que supondría en todo orden para la Provincia”.

Haciéndose solidaria la Corporación Provincial de la solicitud en su día cursada por nuestro Ayuntamiento, expone asimismo sus razones para que la Refinería de Cataluña sea ubicada en Tarragona. No importa exactamente el lugar, porque la expansión a través de nuestro Polígono beneficia a todos por igual —diganlo sino La Canonja y Vilaseca—, pero si se apuntan lugares y espacios situados más al interior, en la parte norte del aeropuerto de Reus, habida cuenta la tendencia de alejar de las playas esta clase de instalaciones. Asimismo otro factor digno de tenerse en cuenta y que cada día pesará más en la planificación de nuestro desarrollo es la autopista Salou-Barcelona, que dividirá el Campo de Tarragona en dos mitades, por cuanto los desvíos Reus y Tarragona se sitúan casi equidistantes de ambas poblaciones, muy próximos al sur del mismo aeródromo. De todas formas —añadió el Presidente interino, señor Amado Albouy— la última palabra corresponderá a la empresa adjudicataria del concurso que, en su día, convocará el Ministerio de Industria para la construcción de la propugnada refinería.

Hasta aquí pues la letra y espíritu de la Moción, íntimamente relacionada no sólo con el progreso estricto de nuestra comarca, sino con amplia proyección en la totalidad del ámbito de Cataluña.

PETROFILO.

ACL_15/11/1968_538



Industrias Químicas Asociadas. Vista de la fábrica

1968_LITSC_12

AUTOVIAS

Dos importantes noticias hay que relacionarlas con la construcción de las autovías de comunicación rápida que lleva a cabo la Diputación, formando parte de un proyecto más ambicioso cual es el triángulo de autovías Tarragona-Salou-Reus.

La primera de ellas se refiere al acuerdo último de la Corporación, constituida en sesión extraordinaria, después de finalizada la ordinaria, mediante el cual se aprueba el Presupuesto Extraordinario confeccionado al efecto para financiar el tramo de autovía comprendido entre la Plaza dels Estanys y el cruce de Cuatro Carreteras. El importe del indicado presupuesto asciende a 39 millones de pesetas, acogiéndose al crédito de zonas de interés turístico, mediante el cual el Banco de Crédito Local de España, concede el correspondiente préstamo a librar en dos anualidades, la primera de 10 millones de pesetas, que será entregada tan pronto se presenten al cobro las primeras certificaciones de obras y el crédito restante una vez ultimadas éstas. En la cantidad de 39 millones se incluyen asimismo el pago de los terrenos expropiados, pues el nuevo trazado elimina automáticamente los pasos a nivel del "carrilet" y el de la línea del ferrocarril Valencia-Barcelona que tantos entorpecimientos causa a la circulación rodada, a la entrada de Salou, particularmente durante la estación veraniega. Como sea que el Estado construyó en su día el cruce de Cuatro Carreteras, inaugurado por el Ministro de Obras Públicas el pasado mes de Marzo, dentro del Plan General Redia, el paso inferior será enteramente aprovechado para facilitar el libre tránsito hasta Reus. De momento se realizará el trayecto Estanys-Cuatro Carreteras, en espera que la permuta propuesta por la Diputación, permita disponer de la totalidad de la vía de acceso a Salou actualmente de propiedad estatal. Una carretera del Delta será a su vez, traspasada a Obras Públicas, con lo cual, establecida la permuta, podrá llevarse enteramente a la práctica la segunda fase del proyecto. Es de esperar que aprobado el presupuesto y disponiéndose de los recursos necesarios, será convocado el correspondiente concurso-subasta, trámite previo a la adjudicación definitiva de las obras y pronto comienzo de los trabajos.

La segunda de las noticias viene señalada por el hecho ciertamente importante de confección del proyecto de supresión del cuello de botella que a través de la carretera que conduce a la Universidad Laboral, enlaza con la general de Valencia. A cerca de dos kilómetros del cruce, comienza la autovía propiamente dicha, circunstancia que anula en parte las ventajas derivadas de la obra inaugurada el pasado Mayo, exigiendo a la circulación curvas y estrecheces innecesarias. Desde luego innecesarias, cuando se haya terminado la totalidad del trazado. En los Servicios Técnicos de la Diputación no pueden atender a tanto proyecto aprobado, dado el volumen de trabajo acumulado por este gran esfuerzo que la Provincia esta realizando en orden al definitivo arreglo de sus carreteras y caminos vecinales. Y ante semejante situación, el Pleno acordó encargar a un equipo técnico la confección del correspondiente proyecto de enlace con la carretera general habida cuenta de que se dispone del dinero para llevarlo íntegramente a la práctica en un periodo de tiempo relativamente breve. Sus dos kilómetros escasos permiten augurar una pronta realización de la obra que desearíamos fuera puesta en servicio coincidiendo con el comienzo de la temporada turística que es cuando más necesaria se hace la conveniencia de descongestión de la ruta del litoral.

Ambas obras tienen particular importancia para nosotros, contribuyendo en no escasa medida a dotar al Campo de Tarragona de una eficiente red de comunicaciones, mientras van anotándose en el capítulo de las realidades los caminos vecinales incluidos en los Planes Extraordinarios en curso de avanzada ejecución. — PETROFILO.

ACL_17/11/1968_540

AUTOVIA REUS-TARRAGONA

En nuestras crónicas últimas hemos glosado los planes de modernización de carreteras y caminos vecinales y después la construcción de la autovía de comunicación rápida entre Salou y Reus, aparte el encargo del proyecto de los dos kilómetros escasos que faltan para enlazar la actual autovía Tarragona-Salou con la carretera general de Valencia.

Resultarian incompletos estos datos si no nos refiriéramos a la conveniencia, más que conveniencia, necesidad de transformar en autovía el tramo Tarragona-Reus con lo cual quedaría cerrado el amplio triángulo que está llevando a la práctica la Diputación por lo que a dos de sus lados se refiere. Como sabemos pertenece al Estado este tramo de carretera que comunica en línea recta con la vecina ciudad, teniendo como punto de referencia el airoso campanario de la Prioral de San Pedro. Cabe pues esperar que el Ministro de Obras Públicas conocedor del esfuerzo que está realizando la Provincia, coordinará sus proyectos con los nuestros de modo que sea factible la transformación de este tramo. Si no por otras razones, por el hecho ciertamente importante de la densidad circulatoria, en aumento a medida que se incrementan las relaciones comerciales y es mayor el traslado de trabajadores entre ambas poblaciones que deben acudir a sus puestos en las empresas. Es normal en Tarragona que uno trabaje en Reus, del mismo modo que nada de particular tiene que un productor reuseño desarrolle su trabajo en Tarragona. A este aspecto ya de sí importante, cabe añadirle el incesante tráfico en uno y otro sentido de grandes unidades que se trasladan al puerto para la descarga de frutos secos, vinos y aceites, en régimen de exportación y la carga de maíz, haba de soja y harina de pescado, mercancías destinadas a las granjas avícolas y fábricas de piensos compuestos. Tan importante es este tráfico que ha obligado a nuestro Ayuntamiento instalar un semáforo a la entrada del puente nuevo, para facilitar la incorporación del camiónaje y turismo a la carretera general. El volumen de las unidades dificulta la circulación por la estrecha carretera, con la agravante de que este problema tiende a agudizarse a medida que se intensifica la circulación. Son razones de peso las expuestas para que sean desoídas, máxime cuando la obra de de Provincia quedará plasmada en la construcción de la autovía Tarragona-Reus a través de Salou y la actual carretera sometida al análisis del simple contraste, desde luego desfavorable para el Ministerio de Obras Públicas.

Pero es que aparte todo lo apuntado, entra en liza el proyecto de autopista Barcelona-Tarragona, cuya segunda emisión de 1.500 millones de pesetas totalmente cubierta al primer día, nos ofrece un ejemplo de confianza en los planes de la iniciativa privada. En Octubre del año próximo, comenzará el tramo comprendido entre el cruce de Salou y Altafulla, simultáneo a la construcción del tramo entre Molins de Rey y Martorell. La actual carretera de Reus es atravesada mediante la construcción de un paso superior, con dos desvíos, uno hacia Tarragona y el segundo en dirección a la vecina Ciudad. Si ahora el contraste es evidente entre la obra de la Diputación y del Estado en este caso concreto del Campo de Tarragona, imaginémosnos por un momento lo que resultara de establecer la comparación entre la moderna autopista y una carretera construida en tiempos de Carlos IV. A nuestro modo de ver deberían coordinarse los proyectos estatales con los de la iniciativa privada, de manera que la construcción de los desvíos de la autopista, tuvieran la debida continuidad con una autovía de comunicación rápida a base de dos canales por banda, de idénticas o parecidas características a las autovías de la Diputación. Con ello se lograría una mayor fluidez en la circulación, se evitarían numerosos y mortales accidentes, facilitando el transporte hacia el puerto, del que la actual carretera constituye el más importante acceso.

PETROFILO.

ACL_19/11/1968_541

Refinería de petróleo

En el Consejo de Ministros celebrado anteayer recayó acuerdo en la propuesta del Ministerio de Industria "sobre estudio del emplazamiento más conveniente de una refinería para el tratamiento de crudos de petróleo en el litoral catalán". Esta es la referencia facilitada a los medios informativos que señala para nosotros un camino. Camino emprendido por nuestras Autoridades y Corporaciones al solicitar del Ministro el emplazamiento del citado centro en nuestra comarca, según acuerdos en su día cursados por el Ayuntamiento primero y la Diputación, después. Precisamente hace unos días glosábamos la cuestión al comentar el acuerdo del Pleno de la Corporación Provincial, haciendo hincapié a las ventajas que ofrece el Campo de Tarragona al respecto, como son puerto, buenas comunicaciones, abundancia de agua, terrenos prácticamente ilimitados e importante zona de distribución. Ciertamente Cataluña consume el 20 por ciento del total de crudos y la existencia de nuestro complejo petroquímico, constituye un buen argumento a presentar a la hora de las decisiones. CAMPSA de Tarragona suministra a nuestra propia provincia y las de Lérida, Zaragoza, Huesca y Madrid en algunas ocasiones, pues desde nuestros muelles parten trenes cisternas hacia el interior de la Península, transporte hecho posible desde el momento que se desviaron los trenes directos a raíz de la inauguración de las obras de la doble vía Reus-Tarragona en junio de 1952.

Barcelona ciertamente, tiene a su favor muchas ventajas, entre ellas las de un mayor mercado de consumo, pero, a nuestro entender tiene un gran inconveniente producto de su dinámica económica, cual es el gigantismo derivado de su expansión urbana. Desde luego podemos asegurarles que de instalarse la refinería, junto con el complejo gasoquímico en curso de instalación, en terrenos de la zona franca, auguramos para dentro de diez años la llegada del casco urbano hasta el mismo Castelldefels, con la desaparición de las huertas del Llobregat —verdadera despensa— y la mediatización cuando no anexión de los municipios de El Prat, Viladecans y Gavá, con las consecuencias de rigor desde el punto de vista social. Porque si resulta incómoda la Barcelona actual, con sus grandes problemas provocados por su crecimiento, excusamos decirles lo que sucederá con el proceso acelerado de industrialización inherente a la instalación de una refinería de petróleo. El gran defecto de la estructuración de Cataluña es que tiene una cabeza muy grande —Cap i Casal— reduciéndose su extremidades y resto del cuerpo a unas ciudades y comarcas de escaso censo demográfico, cuando el desarrollo equilibrado aconsejarían promocionar el resto del país, siguiendo la tónica de desconcentración industrial que rige en Europa. Concretamente fueron los alemanes cuando la ocupación de París en el transcurso de la II Guerra Mundial quienes iniciaron este proceso en Francia, plenamente aceptado porque lo que interesa es crear centros urbanos hechos a la medida del hombre y no simples monstruos, imposibles de controlar, con las gravísimas repercusiones que lleva consigo este estado de cosas. Por el propio bien de Barcelona debe limitarse crecimiento, dando pie a la generación de otros centros y complejos industriales, dentro de un área verdaderamente reducida y desarrollada cual es la catalana.

Desde este momento, tiene la palabra un equipo de especialistas, que según, se nos informa, llevará a cabo un estudio objetivo acerca de los pros y contras de las propugnadas ubicaciones en Tarragona o Barcelona para elevar la propuesta al Gobierno que es quien tiene que decidir en definitiva. — PETROFILO.

HT_24/11/1968_543

Refinería de petróleos

De nuevo insistimos acerca de la refinería de petróleos cuya instalación en el litoral catalán autoriza el Gobierno. Y esta insistencia nuestra viene motivada en este caso por las declaraciones del ministro de Industria, señor López Bravo, en el transcurso de la estancia última en Barcelona, donde se planteó el problema de ubicación de este centro de industria básico, bien en los alrededores barceloneses o en Tarragona. Consecuencia de todo ello es la creación de una comisión de estudio en la que estarán representadas nuestras autoridades y Corporaciones e incluso una representación de la prensa de ambas capitales, a fin de que el público tenga puntual referencia de lo que se tratará en el seno de la comisión aludida. En realidad, ha iniciado ya sus trabajos en orden a ventajas e inconvenientes de la ubicación en determinado lugar. Aquellos estudios se verán considerablemente ampliados, mediante esta comisión mixta integrada por tarraconenses y barceloneses, que, en definitiva, es la encargada de elevar al Gobierno la correspondiente propuesta para su resolución definitiva en Consejo de Ministros.

Barcelona tiene a su favor el constituir el centro de consumo más importante del país, con tendencia a incrementarlo en un futuro próximo, de conformidad con la expansión de su industria. El inconveniente barcelonés, apuntado en nuestra crónica del pasado domingo, es las consecuencias que para la Barcelona del decenio próximo pueden derivarse de la instalación del centro de refinación. Si todo el mundo está de acuerdo en que debe frenarse el gigantismo por los gravísimos problemas que supone un crecimiento des-

mesurado, no hay duda de que la refinería constituye un centro industrial de primer orden con la secuencia de instalación de una serie de industrias auxiliares y complementarias que ampliarán el área urbana, al constituirse en polo de atracción. Polo agravado por la construcción del complejo gasoquímico, en fase muy avanzada, que tratará los gases licuados procedentes de Argel y Libia, con un movimiento extraordinario en todos los órdenes y las congestiones propias de las grandes concentraciones industriales.

En cambio, nuestra comarca ofrece las ventajas de terrenos ilimitados, agua en abundancia, proximidades de puerto de mar con capacidad de amarre de grandes unidades petroleras, buenas comunicaciones y una serie de industrias relacionadas con los derivados del petróleo, muchas de ellas en pleno funcionamiento y otras en curso de instalación. Téngase además en cuenta que el factor distancia no es problema cuando se trata sólo de cien kilómetros y que nuestra capacidad de consumo sigue incrementándose a medida que es cada día más evidente el proceso de industrialización en nuestra zona de influencia. Como argumento a nuestro favor, suponemos que los propios barceloneses no tienen interés alguno en crear una ciudad monstruosa donde la vida se haga imposible. Sería un error que pagaríamos todos muy caro, aparte el hecho del defecto de estructura de Cataluña, poseedora de una gran cabeza y unos miembros, no decimos débiles, pero sí totalmente desproporcionados al deseado crecimiento armónico de la región.

PETROFILO

ACL_28/11/1968_544



▲ Refinería. Rueda de prensa en Madrid

1968_AFT_03

1969

“En las dos últimas jornadas, la Comisión Interprovincial pro Refinería de Petróleos de Cataluña, ha recorrido el litoral comprendido entre Montroig y Barcelona con el fin de estudiar los posibles emplazamientos de la nueva factoria, cuya instalación acordó el Gobierno el año pasado, con un compromiso firme para que las obras una vez adjudicadas, comiencen en 1979.

[...] Concretamente Tarragona y su zona de influencia –y al escribir Tarragona deseamos significar el triángulo comarcal Tarragona-Reus-Valls–, la Comisión ha propuesto dos posibles emplazamientos, cuales son al final del actual Polígono Industrial, proximidades de Vila-seca, próximo al término municipal de Reus o el valle del río Francolí, por la carretera de Valls, en zona no determinada todavía.”

Petrófilo, 28/03/1969, “Refinería de petróleo”.

A finales de los sesenta, en Tarragona la crónica urbana se desplaza a su periferia. Todas las noticias reflejan proyectos o construcciones fuera del núcleo urbano. Escasas son las referencias a inversiones o modernización de la infraestructura de la ciudad. La prioridad pasa por dar relevancia informativa a las nuevas inversiones que el Estado proyecta en Tarragona. La instalación de la Refinería, como inyección económica y protagonista, es equiparable a las inversiones de la década de los cincuenta (Universidad Laboral y Ciudad Residencial). Si bien en este caso urbanísticamente merece una nueva dimensión el eje arterial del río Francolí, complementario a la dimensión litoral que en su día apuntaló el periodo más autárquico en la ciudad. 1969 también es el año de la llegada de Bayer y Basf al polígono químico.

AMPLIACION DEL PUERTO

— y II —

En nuestra crónica última dábamos cuenta a Vdes. de la puesta en servicio del nuevo muelle petrolero, paso decisivo para alcanzar la descongestión del Muelle Transversal y, con ello, la necesaria fluidez. Pero aún así y reconociendo el esfuerzo realizado, es mayor la dinámica en la carga y descarga de mercancías y movimiento de buques que los trabajos de ampliación, produciéndose desfase cuyo mejor reflejo son las frecuentes estadias de buques en la bocana por carencia de espacio en las zonas de amarre.

Un segundo proyecto largamente acariciado y que permitirá dar un gran paso es el de nuevos muelles en las alineaciones tercera, cuarta y quinta del Dique de Levante, entre el Paralelo y el Lazareto de Sanidad Marítima. Mediante el tendido de una hilera de bloques y la conveniente explanación de los terrenos ganados al mar, se dispondrá de 550 metros de nueva zona de atraque, con un calado de 12 metros. Las proposiciones presentadas por parte de varias empresas interesadas en la realización del proyecto, serán resueltas en el curso del presente trimestre de manera que puedan comenzar inmediatamente los trabajos, una vez adjudicados. Las obras importarán 120 millones de pesetas, a las que deberán luego añadirse los correspondientes trabajos de pavimentación y servicios, tendido de vías y, por último, instalación de grúas objeto de nuevos presupuestos.

Un segundo proyecto debemos relacionarlo con la nueva función portuaria íntimamente relacionada con el turismo. Nos referimos a la construcción de un puerto deportivo en las inmediaciones del Club Náutico mediante el tendido de un espigón perpendicular al muelle de Costa, de manera que separe la zona comercial de la puramente deportiva. Las instalaciones actuales son a base de pontones, resultando reducidas en comparación con el incremento de las embarcaciones matriculadas en nuestra Comandancia de Marina y aquellas otras extranjeras o procedentes de otros puertos que arriban, particularmente en el transcurso de la temporada estival. Un puerto en el que quedaría definitivamente amarrado el velero "Santa Tecla" de la Escuela de Marineros del "Náutico", permitiría acoger un mayor número de embarcaciones, facilitando a la par la permanencia de sus tripulaciones en nuestra Ciudad. Es obra de poco coste si se tiene en cuenta su ubicación en el fondo de la dársena entre los muelles de Pescadores y Costa y de gran utilidad por las zonas anteriormente apuntadas.

Por último, se está estudiando la prolongación del Dique de Levante a partir del faro 500 metros en dirección a Salou, a fin de facilitar, en su día, la ampliación del puerto junto a la desembocadura del Francolí. Obra de mucha envergadura, en un principio estimada en 627 millones de pesetas, a satisfacer en cinco anualidades, pero altamente necesaria para preservar los vientos y corrientes de levante, la futura área del Muelle Transversal y sus aledaños, del que no se descarta el proyecto de desviación del río a partir del "Molí de l'Horta" con lo cual se ampliaría la zona de descarga, facilitando la construcción de nuevos tinglados y grandes almacenes, pues las previsiones actuales y futuras destinan el Transversal para las operaciones de carga y descarga de mercancías a granel.

PETROFILO.

ACL_09/01/1969_548

Ubicación de la refinería

Es evidente que a la vista de la referencia de la reunión de trabajo de Servicio de Estudios del Banco Urquijo al que se han agregado el grupo piloto de nuestra Provincia, integrado por el Presidente de la Diputación, señor Clúa; el Alcalde, Sr. Vilar y los señores de Muller y Vilella, pocos datos concretos pueden ofrecerse acerca de la instalación de la Refinería de Cataluña. Y es que, aparte otros factores, la indicada comisión se encuentra en pleno trabajo de confección del informe que, en su día, será sometido a la consideración del Gobierno, según estipula la orden ministerial. Por tanto, las correspondientes conclusiones no han sido todavía formuladas.

En estos momentos parece ser que el lugar con más posibilidades de instalación de la refinería es el Campo de Tarragona. Partiendo de estas bases serán compulsados una serie de factores que desconocemos, pero si intuimos. Para nuestra comarca aparte la existencia del complejo petroquímico, uno de los principales de los argumentos es la conveniencia de limitar el crecimiento barcelonés, para paliar las grandes consecuencias y repercusiones de toda índole que el gigantismo entraña. Barcelona se hace cada día más incómoda y atosigante, con una serie de problemas, muchos de ellos difíciles de soslayar. Desde el punto de vista de Cataluña, continuamos padeciendo agudizándose si cabe, la realidad de una gran cabeza, provista de unos raquíuticos miembros. El "cap i casal" es Barcelona y su zona de influencia y las demás poblaciones y comarcas arrastramos una congénita debilidad económica y demográfica, circunstancias que dificultan el armónico desenvolvimiento del país. Sólo repasando los saldos de ahorro depositados en Cajas y bancos, percibimos esta acusada diferencia que en nada nos favorece. Y quien dice ahorro, puede manifestar otro tanto acerca de los índices de población y capacidad industrial. Los resultados de este estado de cosas están a la vista, aconsejándose un freno en la expansión barcelonesa, para favorecer el resto de Cataluña. Esto que escribimos viene siendo practicado por las empresas, muchas de las cuales han emigrado del cinturón industrial en torno a la capital hacia otras localidades y comarcas. Por esto nos parece aconsejable para el propio interés de los barceloneses y nuestro que no se escoja la zona del Puerto Franco, como la más indicada para esta clase de instalaciones porque se agudizará este gigantismo en menoscabo de otros lugares que ofrecen óptimas condiciones.

A la vista de los escasos datos recogidos resulta aventurado hacer vaticinios acerca de la definitiva ubicación, pero si se impone destacar este hecho de especial importancia para el futuro regional, máxime cuando al factor distancia cada día tiene menos importancia en esta clase de factorías y para bien de todos no debe permitirse que el casco urbano barcelonés dentro de un decenio alcance los aledaños del maeizo de Garraf. — PETROFILO.

ACL_11/01/1969_549

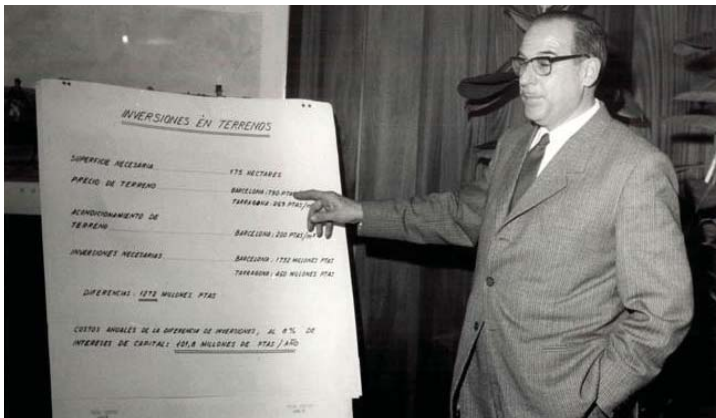
Reserva de terrenos

Una noticia significativa relacionada con el crecimiento urbano que experimenta la Ciudad, fue hecha pública en la referencia de la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, en la cual se acordó el inicio del expediente de adquisición de terrenos en la zona oeste, de conformidad con el Plan de Ordenación en su día aprobado, para destinarlos a zonas verdes y parque público. Decir Zona Oeste es mentar las huertas del Francolí, hasta las mismas orillas del río, amplio espacio cuya prevista urbanización fue aprobada por el Ministerio de la Vivienda en 1967. No solo para que sepamos a que atenemos sobre el particular, en evitación de posibles errores y expansión anárquica sino también porque la construcción de una serie de edificaciones, nos informa de que prosigue el crecimiento del casco de población. Tal es el caso de los dos edificios destinados a Institutos de Enseñanza Media, de los que dimos cuenta en nuestra crónica última, la nueva Audiencia Provincial, cuya construcción ha sido recientemente iniciada y la Residencia Juan XII del Instituto Nacional de Previsión, inaugurada hace un par de años. En el mismo Plan de Ordenación de la Zona Oeste quedan señalados varios espacios con fines determinados, dentro de la comunidad que se presume para la Tarragona del año 2.000. Así la reserva de terrenos para fines docentes, permite hoy disponer del espacio necesario para la construcción de tales Institutos, como otro día serán los lugares destinados a mercado, iglesia y edificios comunes los que tendrán su ubicación debida.

La adquisición de terrenos a que hace referencia el acuerdo último municipal corresponden a aquellos destinados a parque público. Afortunadamente para nosotros la existencia de la acequia del "Rec Major", puede, en su día, depararnos amplio estanque, con solo desviar las aguas al igual que han venido haciendo por espacio de varios siglos nuestros hortelanos. Precisamente en el Plan Parcial que nos ocupa se ha previsto esta eventualidad, dado el relativamente poco coste que supone construir dicho estanque. También deben reservarse otras zonas verdes porque lo que los edificios ganan en altura, con fachada dirigida a los cuatro puntos cardinales, lo pierden en superficie para facilitar la plantación de arbolado. Todo ello viene a confirmarnos el desarrollo tarraconense, cuya meta fija son las orillas del Francolí. La prolongación de la Rambla es un hecho, por cuanto a partir del cruce de la Avenida de la República Argentina y Cardenal Vidal y Barraquer, esta prevista su llegada hasta los alledaños de la Residencia del Seguro. Asimismo se perfila ya el proyecto definitivo de la Plaza de la Provincia con la erección del monumento a nuestros "Castellers", disponiéndose de los recursos necesarios para llevarlo íntegramente a la práctica.

PETROFILO.

ACL_16/01/1969_556



Refinería. Presentación en Madrid

1969_AFT_03

REFINERIA DE PETROLEO

El criterio que venimos sosteniendo en estas mismas columnas respecto a las posibilidades de instalación de la Refinería de Cataluña en la comarca del Campo de Tarragona, vienen confirmadas por nuestro colega "El Noticiero Universal" de Barcelona en la edición del pasado jueves, cuando uno de sus redactores Antonio Figueruelo, dice al respecto lo que sigue, después de hacer algunas consideraciones, sobre la necesidad de que Cataluña cuente, por fin, con la refinería que demanda su potencial económico:

"Pero hay un punto que nos preocupa y sobre el que nos gustaría llamar la atención de los organismos, entidades y técnicos encargados de estudiar los posibles lugares de enclavamiento de la refinería. Nos referimos a los "costes sociales" que su radiación, en uno u otro lugar, comportaría. En efecto, no sabemos si por deformación profesional o por falta de una visión de síntesis, los economistas acostumburan a excluir de sus criterios de "rentabilidad" cualquier factor que no sea estrictamente económico; a la hora de calcular los costes de una empresa o de una industria no se evalúan ni tienen en cuenta una serie de elementos concomitantes que, pese a no ser económicos, poseen singular importancia y, a la larga, pueden incluso determinar la antieconomicidad de lo que en principio se consideró más rentable. Me explico: instalar una refinería de petróleos en una determinada zona puede influir en la habitabilidad de la misma: enrarecimiento de la atmósfera, polución de las aguas, congestión industrial subsiguiente, distorsión del planeamiento urbanístico, peligro para las zonas habitadas, etc. En este sentido nos parece que los criterios de rentabilidad ecológica (sociales, humanos en definitiva) no coincidirían con los económicos, al menos en los proyectos que propugnan la instalación de la refinería proyectada en la comarca de Barcelona.

Lo importante —y ya conseguido— es que Cataluña pueda contar con una refinería de petróleos: de esta forma la primera región industrial española dispondrá de su propio marco geopolítico de tan indispensable fuerza energética, sin necesidad de recurrir a costosas importaciones desde otros puntos del país. Pretender ubicar, pues, la nueva refinería en la y recargada, congestionada y casi inhabitable comarca barcelonesa se nos antoja un auténtico dislate urbanístico... Basta recordar los complejos industriales actualmente existentes (la fábrica de gas de la Barceloneta es un ejemplo) en el corazón de populosas barriadas, para reafirmarnos en lo dicho.

En los balances de rentabilidad tendrían que contabilizarse, al igual que las vías de comunicación, profundidad y amplitud de los puertos, consumo potencial a pie de fábrica, etc., elementos tan decisivos como la salubridad de la atmósfera, la necesidad de espacios verdes, la descongestión demográfica en el extrarradio, y otros factores no esencialmente contables. Porque, ¿se ha detenido algún economista a valorar estos elementos? ¿Qué escala de valores tendría que aplicarse, por ejemplo, al silencio nocturno? He aquí cuestiones muy serias que merecían ser tenidas algo más en cuenta".

Luego dice que la costa catalana es lo suficiente extensa para ubicar las previstas instalaciones en el más idóneo de los lugares. Nuestros pareceres eran que al gigantismo barcelonés no debía agregarle una refinería para que se desarrollara aún más, máxime cuando el complejo gasoquímico en curso de instalación en la zona del Puerto Franco, significará una nueva fuente energética con las repercusiones consiguientes respecto a la instalación de nuevas factorías en el mismo polígono creado al efecto que incide sobre las huertas del Llobregat, llamadas a desaparecer en un futuro no muy lejano. Eso sin contar un segundo factor cual es la existencia y funcionamiento del complejo petroquímico, en pleno proceso expansivo, según se aprecia circulando por la carretera de Vilaseca, y cuya realidad pesa cada día más hasta el punto de que dentro de cinco años, se prevé un consumo de un millón de toneladas de petróleo anuales. — PETROFILO.

HT_18/01/1969_557

Proyectos y realidades

Interesante por demás la conferencia de prensa convocada en la tarde de ayer por el alcalde de la ciudad, don Ricardo Vilar Guix, con el fin de dar cuenta de los proyectos que acaricia la Municipalidad reacionadas con el futuro de la población.

En primer término la Alcaldía dio cuenta de la puesta en marcha del Presupuesto Extraordinario número 32 que por importe de 73 millones de pesetas, llevaba a cabo los trabajos de saneamiento y viales en el barrio de Bonavista, la construcción de cuarenta aulas para solucionar el déficit escolar en los barrios periféricos y la adquisición de material contra incendios. A su vez y por lo que a urbanismo afecta, en el mismo presupuesto se han consignado las partidas necesarias para la realización de la primera fase de urbanización del Campo de Marte y de la Avda. de la República Argentina, formando parte esta última obra de la proyectada desviación del tráfico de la carretera general de Barcelona - Valencia a su paso por el interior de la ciudad.

Tras hacer una glosa de este primer Presupuesto cuyos proyectos están en su mayor parte adjudicados, se refirió el señor Vilar Guix al Presupuesto Extraordinario núm. 33 que ha confeccionado la Corporación por un importe de 427 millones de pesetas, con una aportación inicial del Banco de Crédito Local de 186 a distribuir en dos fases, los primeros cien millones al certificarse las primeras obras realizadas y los 86 restantes, cuando se haya culminado el desarrollo del amplio plan. Proyecto ambicioso, manifestó el alcalde por cuanto abriga resolver los problemas de obra de infraestructura futura. Por ello, los capítulos más importantes se refieren a abastecimiento de aguas, saneamiento, urbanización y construcción de viviendas de tipo social para enjugar, en la medida de lo posible, el déficit existente. En cuanto a aguas, después de realizar algunas prospecciones, con positivo resultado, se ejecutarán nuevas canalizaciones hacia la zona de expansión residencial o sea a lo largo de la franja costera en dirección este, como asimismo, la completa dotación de Torreforta, Bonavista y La Canonja. Mientras se logra en próxima etapa el pantano de La Riba con una capacidad de 120 millones de metros cúbicos, el problema de abastecimiento de aguas quedará automáticamente resuelto con estas obras.

Por lo que se refiere a saneamiento, el Ayuntamiento planteó el peligro que supone la contaminación de las playas debido al crecien- te desagüe de los caudales de agua residuales, habiéndose previsto la construcción de siete emisarios a lo largo de la costa, de una extensión que comprende entre los 500 metros y el kilómetro.

Se plantearon asimismo cuestiones de urbanismo con la apertura de nuevas vías para la creación de solares de los que tan faltos se encuentra la población, estudiándose la expansión de la ciudad hacia la montaña de La Oliva, a través de una gran vía de 45 metros de ancho, uniéndose al Barrio Marítimo del Serrallo con la prolongación de la calle de Pere Martell.

Por último hizo hincapié el alcalde al problema de la vivienda en Tarragona, destacando la acción municipal a través del Patronato de la Vivienda que construye 1.500 viviendas de tipo social en San Salvador. Agradeció a los Ayuntamientos de Pallaresos y Constantí las facilidades concedidas para la realización de este proyecto que supone una inversión de 300.000.000 de pesetas de los que el 75 por ciento son financiados a través del Banco de Crédito de la Construcción y el 25 por ciento aportado por los adjudicatarios. Es el primer poblado que se levanta en Tarragona y las primeras 200 viviendas estarán disponibles antes del verano próximo, promocionando el acceso a la propiedad de los pisos a través de la Campaña de Promoción Asistencial que patrocina el Gobernador Civil.

Finalizada la conferencia de prensa, fueron mostrados a los informadores planos y proyectos, trasladándose después a la nueva urbanización San Salvador para admirar sobre el terreno la obra realizada. — PETROFILO.

ACL_21/02/1969_558

Puerto turístico-pesquero

Las características de nuestro puerto están plenamente confirmadas en las labores de carga y descarga de mercancías. Es esta su finalidad principal a las que se han añadido, cada vez en mayor escala a medida que se acelera el proceso de mecanización, los periódicos arribos de productos petrolíferos hasta el punto de que esta nueva actividad ha aconsejado su ampliación a fin de descongestionar el Muelle Traversal destinado a la descarga de mercancías a granel. De ahí la puesta en servicio del nuevo muelle petrolero, cuyo primer amarre se efectuó el día 28 de diciembre pasado, tras la realización de las obras de instalación y tendido de las nuevas tuberías que conducen directamente los productos descargados a los depósitos generales de Campsa, situados en la orilla opuesta del Francolet. Por otra parte, nuestros lectores tienen perfecto conocimiento de que se espera para en breve la adjudicación de las obras del nuevo muelle que será construido entre el Paralelo y la Casa de Prácticos, en el llamado "trenta vuit" con lo cual el espacio destinado al amarre de buques será incrementado en 550 metros.

Pero otro aspecto que de día adquiere mayor importancia, desde luego salvando distancias con referencia al volumen de mercancías cargadas y descargadas en nuestros muelles, es el pesquero al que cabe asimismo añadir la conveniencia de construir un puerto deportivo, al amparo de las instalaciones del Club Náutico. Las barcas de nuestro Serrallo cada día son construidas de mayor tamaño, estando llamada a desaparecer en un plazo relativamente breve la unidad familiar, dada que su explotación resulta antieconómica. Esta circunstancia influye en la falta de espacio junto al Barrio Marítimo, debiendo amarrar las barcas próximo a los astilleros o como pueden. Este estado de cosas ocasiona extorsiones y molestias y más de un desperfecto en las propias embarcaciones. Para solucionarlo, los Servicios Técnicos de la Junta de Obras del Puerto han previsto el tendido de tres espigones, perpendiculares al Muelle de Pescadores con lo cual se ampliará la zona de atraque de la flota pesquera.

A su vez, el mismo problema se plantea con referencia a las embarcaciones deportivas y de recreo, cuya matrícula en la Comandancia de Marina aumenta constantemente a las que cabe añadir los numerosos arribos de buques nacionales y extranjeros, particularmente durante la temporada estival, coincidiendo con el turismo. Esto crea una congestión que las actuales pasarelas del Náutico no pueden resolver y por estas razones se ha previsto el tendido de un espigón, paralelo al Muelle de Costa, con lo cual quedará automáticamente formado al puerto deportivo. Para ello la concesión de espacio en el mismo Muelle de Costa ha sido ampliada, trabajándose actualmente en la colocación de la correspondiente valla de separación de ambas zonas.

El presupuesto de tales obras —los espigones pesqueros y turísticos— asciende a 9.500.000 pesetas y se espera su realización en el transcurso del año actual. Cantidades relativamente módicas atendida lo cuantioso que resultan las obras portuarias, debido a estar integrados en la propia dársena, con lo cual resulta innecesaria la construcción de diques de protección y abrigo. — PETROFILO.

ACL_22/02/1969_559

Autopista y Ferrocarril

El ministro de Obras Públicas, señor Silva Muñoz en el transcurso de una conferencia pronunciada en el Consejo Superior de Justicia Militar ha anunciado dos noticias que revisten singular interés para nuestra provincia. La primera de ellas es la relativa al comienzo del tramo de autopista Tarragona-Barcelona el próximo mes de abril y la otra se refiere a los contactos establecidos con el Banco Mundial para la Reconstrucción y Fomento para la electrificación del ferrocarril desde Tarragona a Valencia.

En el primero de los casos, suponemos que cuando se sefiere al inicio de los trabajos de la autopista señala implícitamente el tramo entre Molins de Rey y Martorell, por cuanto, según noticias emitidas por la propia empresa concesionaria de la obra, en su programa, figura el comienzo de los trabajos entre Salou y Altafulla a partir del próximo mes de octubre. Esta importante vía de penetración a través de la franja costera del Mediterráneo tiene unos plazos previstos de ejecución, el primero de los cuales es el comprendido entre La Junquera y Barcelona, en plena obra. La segunda fase abarca el trazado comprendido entre Barcelona y Tarragona Molins de Rey-Salou, para ser más exactos —por cuanto los accesos a la Ciudad Condal, incluido el puente sobre el río Llobregat, corresponden al Estado—. La autopista sigue la vía de penetración romana a través de la margen derecha del Llobregat para derivar en Martorell hacia el valle del Anoia y alcanzar Vilafranca. Vendrell es la primera etapa, paralela a la actual carretera general y desde allí hasta Altafulla, donde prosigue el trazado por el "Comellar del Moro", norte del Puente del Diablo, estableciéndose el primero de los desvíos hacia Valls y Tarragona una vez alcanzada la carretera en la "Pujada Llarga". Continúa después entre Constantí y Centelles y se establece el segundo de los desvíos en el punto de contacto con la carretera de Reus-Tarragona.

Finalmente el programa de obras prevé la financiación de este tramo al enlazar con la carretera Salou-Reus, donde asimismo se establecen los correspondientes desvíos. Por tanto, pues, suponemos que las manifestaciones del señor Silva Muñoz se refieren al tramo de autopista comprendido entre Molins de Rey y Martorell.

La segunda de las cuestiones anunciadas es la conveniencia de electrificar el tramo férreo entre Tarragona y Valencia. Si existe una línea en el país que necesita de tales mejoras es precisamente esta, dado el intenso tráfico que experimenta, sobre todo en este período de exportación de la naranja. No sólo debe electrificarse sino establecer doble vía hasta la capital valentina, de conformidad con la creciente vitalización de que vienen dando muestras comarcas y regiones. A medida que el tiempo pasa y se acentúa el progreso de la franja costera mediterránea, se hace más evidente la necesidad de dotarla de los correspondientes servicios de infraestructura. Y no me dirán ustedes que el ferrocarril tal y como fue concebido y funciona actualmente se encuentra a la altura de las necesidades actuales y futuras.

Electrificación y doble vía entre Tarragona y Valencia a fin de imprimir al citado tramo la vitalidad que demanda la zona que atraviesa. El Banco Mundial aconsejó en su día la realización de este proyecto que, por lo que se desprende de las declaraciones del ministro de Obras Públicas, cobra visos de una realización más o menos próxima. Hacemos votos para que sea prontamente atendida la evolución económica y posibilidades futuras de Cataluña y Valencia.

PETROFILO

ACL_14/03/1969_560

Refinería de petróleos

En las dos últimas jornadas, la Comisión Interprovincial pro Refinería de Petróleos de Cataluña, ha recorrido el litoral comprendido entre Montroig y Barcelona con el fin de estudiar los posibles emplazamientos de la nueva factoría, cuya instalación acordó el Gobierno el año pasado, con un compromiso firme para que las obras un vez adjudicadas, comiencen en 1970. Por espacio de varias horas en el Gobierno Civil se celebró la reunión de trabajo de la que Vdes. tienen puntual referencia, ofreciendo la Comisión de Tarragona, los posibles emplazamientos, de conformidad con los estudios confeccionados al efecto por el equipo de técnicos, encargados de esta misión. Tres son las zonas que ofrece nuestra Provincia como idóneas para la instalación de la refinería: Montroig, Tarragona y Creixell. En el amplio estudio que hemos tenido ocasión de leer en las tres posibles ubicaciones se exponen los razonamientos debidos, pues una instalación de esta índole no puede dejarse al albur ni mucho menos a la improvisación. Desde el estudio de las mareas, hasta las dotaciones de agua, naturaleza del terreno, comunicaciones, electricidad, puertos etc. se tienen en cuenta a la hora de compulsar posibilidades. Concretamente Tarragona y su zona de influencia —y al escribir Tarragona deseamos significar el triángulo comarcal Tarragona-Reus-Valls—, la Comisión ha propuesto dos posibles emplazamientos, cuales son al final del actual Polígono Industrial, proximidades de Vilaseca, próximo al término municipal de Reus o el valle del río Francolí, por la carretera de Valls, en zona no determinada todavía. Nuestra Provincia tiene a su favor la existencia del complejo petroquímico con las instalaciones anejas, sobre todo el pantallán de ASES, buenas comunicaciones, equidistancia entre los centros consumidores —Zaragoza y Barcelona, en este caso— y el hecho ciertamente importante, por lo significativo, de las grandes inversiones realizadas y las que se anuncian a cargo de las empresas que han establecido sus factorías a lo largo del Polígono, siguiendo el eje de la carretera general de Valencia y la línea del ferrocarril. Si hasta ahora se estiman en 6.000 millones de pesetas las cantidades invertidas, excusamos decirles lo que representa la anunciada inversión de 15.000 millones, con el establecimiento de las empresas mundiales más importantes relacionadas con el campo de la petroquímica. Significa cuadruplicar el actual área de expansión. Es bazu importantísima que pasará mucho en la decisión ministerial pues no hay duda que el conjunto de factorías en pleno rendimiento, unido a las en curso de instalación y aquellas otras cuya ubicación se estima próxima constituyen poderosa razón para su emplazamiento en nuestra comarca.

La decisión ministerial a que hacemos referencia, es de esperar para Agosto o Septiembre próximo, por cuanto hasta el día 15 de Julio tiene la Comisión interprovincial plazo señalado para presentar la propuesta definitiva, de conformidad con lo establecido en el Decreto del pasado día 15 de Enero que estimaba en seis meses el tiempo fijado para la confección de los pertinentes estudios y propuestas. A su vez, la propia Comisión ha solicitado una ampliación de estudios por parte de los equipos técnicos para saber a que atenerse sobre el particular. Cerrado el plazo, será entonces el propio Ministro de Industria quien proponga al Consejo de Ministros la solución que considere adecuada y tras el acuerdo ministerial, se convocará el correspondiente concurso entre las empresas posibles interesadas en esta instalación. Desde luego nos han informado que la competencia será grande —capitales franceses, alemanes, norteamericanos interesados— pues no solo por lo que representa la refinería en estos momentos, relacionada con la expansión industrial de Cataluña, sino por todo cuanto significará en un futuro próximo, dado el índice de acusado crecimiento y consumo de que viene dando muestras nuestro país. — PETROFILO.

ACL_28/03/1969_563

Refinería de Petróleos

— y II —

En nuestra crónica última hacíamos hincapié a las propuestas formuladas por la Comisión Provincial de Tarragona acerca del emplazamiento de la refinería de petróleo en la franja de nuestro litoral, fijándose tres zonas perfectamente definidas y delimitadas cuales son las de Montroig-Cambrils, Tarragona-Vilaseca y Creixell-Roda de Bará. A la propuesta tarraconense, la Comisión Provincial de Barcelona ha opuesto sus estudios que estiman como lugares de posibles ubicaciones la zona de Villanueva y la Geltrú, la de Barcelona-Mataró en el Maresme y la zona de la desembocadura del río Tordera, en las proximidades de Blanes, en el umbral de la Costa Brava.

Desde luego según las impresiones recogidas entre los propios miembros de la Comisión, Barcelona considera como zonas óptimas la periférica a la gran urbe. Concretamente los lugares estimados más idóneos por la Comisión barcelonesa son la del Puerto franco, próxima al complejo gasoquímico que "Catalana de Gas y Electricidad" está en fase de terminación de montaje, junto al puerto —han llegado ya los primeros buquetanques procedentes de Libia—, lugar de gran porvenir industrial por la serie de factorías que surgirán al amparo de las fuentes energéticas derivadas del gas licuado. La segunda de las zonas estimada como óptima es la del valle del Llobregat, próxima a Sant Boi, formando parte del cinturón industrial barcelonés.

El principal de los argumentos presentados por la Comisión de Barcelona, es el extraordinario consumo de productos petrolíferos de aquella zona, una de las de mayor densidad de factorías del país. Es razón de peso, máxime cuando facilita el transporte prácticamente a pié de fábrica. Pero tiene como inconvenientes, la congestión industrial barcelonesa con la consiguiente supervalorización de terrenos y los problemas que se derivarían a un plazo más o menos largo de la ubicación de la refinería. Son factores que deben estimarse como previsión futura pues si el complejo gasoquímico es garantía de expansión industrial, excusamos decirles lo que significara la adición de un segundo centro de promoción cual es la refinería. A título personal, debemos manifestarles que nuestra impresión es que ni los propios miembros de la Comisión barcelonesa tienen mucho interés en conseguir el emplazamiento en su zona de influencia. Reconocen los problemas que ello supondría relacionados con la dotación de servicios públicos, viviendas, comunicaciones, etc., y estiman que fomentar un área de expansión industrial a cien kilómetros del centro del consumo no es problema básico, sobre todo cuando las comunicaciones serán factor cada vez más importante, sobre todo a través de la autopista cuya construcción del tramo Barcelona - Tarragona se iniciará el próximo mes de abril a partir de Molins de Rey hasta Martorell, mientras está previsto el comienzo de los trabajos por lo que a nuestra comarca se refiere a partir del venidero octubre con el tramo Salou-Altavilla.

Por otra parte es evidente que Barcelona se interesa por la refinería desde un ángulo energético, como fuente de carburantes.

Y desde este punto de vista el problema no es de la capital y su gran área de absorción de carburantes, porque los tendrán con igual dotación y al mismo precio tanto si tienen la refinería en su caso como si la tienen en Huelva. El problema será de CAMPSA o quienquiera que sea el medio suministrador. En cambio Tarragona, que ha promocionado un complejo petrolquímico gigante y que está en condiciones de ponerlo a nivel competitivo europeo contempla la refinería como un factor decisivo de su desarrollo y es lógico que en la pugna demuestre un interés que en el grupo de Barcelona, como hemos manifestado, no se advierte lógicamente.

Así pues está planteada la cuestión en estos momentos con dos propuestas, fruto de los estudios realizados por las Comisiones de ambas provincias. Seguidamente deberán unificarse criterios hasta presentar una propuesta definitiva. Como decíamos en crónica anterior en un principio el plazo establecido es del 15 de julio, esperando la decisión del Consejo de Ministros para agosto o setiembre a no más tardar. — PETRÓFILO.

ACL_29/03/1969_570

Autovía a Salou

De nuevo será preciso insistir acerca de la autovía de comunicación rápida que enlaza Tarragona con Salou, por cuanto sigue en pie el problema planteado relacionado con los dos primeros kilómetros de ruta y el definitivo enlace con la carretera general número 340 de Valencia a Barcelona, en el cruce de Torreforta. Un cuello de botella que neutraliza, por así decirlo, la ventaja derivada de su construcción. Debido a estos dos kilómetros la obra no rinde los frutos deseados cuales son un cómodo y rápido desplazamiento. La carretera del Faro puede considerarse una vía puramente turística, pues sigue las variaciones del litoral a través de la Playa de La Pineda, hasta alcanzar la vertiente opuesta del Cabo de Salou y el propio barrio residencial, junto al Paseo Marítimo de Jaime I. En cambio la autovía constituye el primer paso en firme para revalorizar amplia zona, cuyas posibilidades de crecimiento se hallan en relación directa con el incremento de la afluencia turística, sin menospreciar, ni mucho menos, el factor industrial, cada vez más importante, por cuanto varias son las empresas que han adquirido terrenos —Electroquímica de Flix, Eléctricas Aragonesas, Minas de Riotinto, entre otras— para ubicar sus proyectadas factorías, próximas a la autovía de la que serán usuarios en un futuro más o menos próximo. Futuro que guarda estrecha relación con la proyectada Refinería de Petróleos de la que es de esperar, dentro de cuatro o cinco meses, una decisión definitiva por parte del Ministerio de Industria.

El problema planteado por este estado de cosas, se ha agudizado en el transcurso de los temporales últimos de lluvia, cuando algún tramo del llamado cuello de botella fue borrado por la impetuosidad de las aguas, produciéndose varios accidentes. Durante la época estival, el desagüe de aguas residuales es espectáculo corriente y poco edificante, con los inconvenientes consiguientes para imprimir a la ruta la necesaria fluidez. Por estas razones, en el último Pleno de la Diputación Provincial se trató ampliamente de ello, defendiendo la Presidencia la necesidad de solucionar de una vez semejante cuestión. Fruto del amplio debate, fue el acuerdo corporativo de incluir en el Plan de Acondicionamiento y Construcción de Caminos Vecinales el proyecto de desdoblamiento de la calzada del camino vecinal de Tarragona al Faro de Salou entre su origen y el enlace con la autovía. Integrado en el Presupuesto Extraordinario número 15, se solicitará del Banco de Crédito Local la autorización debida por estar incluida esta obra en el crédito turístico, que precisa necesariamente el informe favorable del Ministerio de Información y Turismo para que la Institución bancaria conceda los créditos necesarios.

El proyecto de enlace con la carretera general se divide en dos fases, la primera de las cuales incluye el tramo desde el comienzo de la autovía junto a las instalaciones de Dow—Unquinesa con la vía del ferrocarril. La segunda corresponde desde el trazado férreo hasta la carretera, incluyendo la modernización y ensanche del paso superior. La primera fase esta presupuestada en 12.903.294 Ptas. y su ejecución viene impuesta, entre otras razones, porque durante la temporada estival registra el paso de 6.000 vehículos diarios, cifra extraordinariamente aumentada en jornadas festival, cuando la psicosis de invasión playera alcanza el paroxismo. La degradación de la carretera, agudizada después de las lluvias de Semana Santa aconseja la pronta ejecución de la obra, estimándose para el verano próximo su puesta en servicio. La financiación, enteramente a cargo de la Corporación Provincial se nutrirá a base de un crédito de 10.000.000 de Ptas. solicitado al Banco de Crédito Local y las 2.903.394 Ptas. restantes a cargo de los remanentes de las distintas subastas, adjudicadas a la baja en el pasado año cuando fueron convocados los concursos de los proyectos incluidos en los planes de modernización, prácticamente terminados en su mayor parte.

PETRÓFILO.

ACL_25/04/1969_573

Refinería de petróleos

Poco a poco se definen los campos en la cuestión de la Refinería de Petróleos de Cataluña y su ubicación, bien sea en Barcelona o Tarragona. Las Comisiones Provinciales, reunidas periódicamente, ultiman sus estudios y propuestas definitivas que serán elevadas al Ministerio de Industria, a partir del día 15 de Julio, plazo establecido por el propio Gobierno según se desprende del decreto de 15 de Enero que estimaba suficiente un periodo de seis meses para formular los correspondientes estudios y propuestas. A juzgar por las impresiones recogidas la Refinería será establecida en Tarragona. Y no nos expresamos de esta forma carentes de fundamento, por cuanto Barcelona tiene escaso interés en ello. Entre otras razones y una capitalísima porque el perímetro industrial barcelonés está saturado con la secuencia de complicaciones y dificultades de todos órdenes. A mayor abundamiento, la puesta en marcha del conjunto de instalaciones que forman el complejo gasoquímico, constituirá otra fuente de energía capaz, por sí sola, de atraer a numerosas industrias. El gas licuado de Libia transportado en buques metaneros acondicionados al efecto, y su reconversión, con el desprendimiento de frío aprovechable a efectos industriales, es razón más que suficiente para que las empresas se sientan atraídas hacia la Zona Franca. Prueba de cuanto manifestamos es que el polígono industrial surgido entre Montjuich y el Llobregat está siendo prontamente ocupado, generando nuevas construcciones —Bellvitge, es un ejemplo— y mayor afluencia inmigratoria. En estas condiciones, por poco que prevalezca el sentido común— y cuando se trata de capital y empresas privadas, el sentido común prevalece siempre es aconsejable la no agravación de un problema que, por sí solo, adolece de graves dificultades. Téngase en cuenta que el macizo montañoso de Garraf es barrera natural que dificulta la expansión urbana y cuanto más centros de trabajo se crean en el delta del Llobregat, mayores serán los precios de los terrenos afectados hasta el punto de que llegará a hacerse prohibitiva la construcción.

Barcelona sabe perfectamente a que atenerse acerca de ello porque suponemos que tras la puesta en marcha de las instalaciones gasoquímicas, existe un interés relativo acerca de la construcción de la refinería en su inmediata área de influencia. Las ventajas que Tarragona ofrece han sido suficiente estudiadas y debatidas para que insistamos nuevamente en ello. Industrias petroquímicas, pantalán, zona de consumo, terrenos muchos más baratos, agua y una posibilidad de inversión, solo apuntadas en estos momentos. No creemos que las empresas vienen a instalarse en nuestro polígono por mero capricho. Hay razones fundamentales y una de ellas es la posibilidad de la refinería como complemento del esfuerzo realizado en el campo de la petroquímica. Es más, si mucho nos apuran casi diríamos la zona donde será instalada. Parece ser que se estudia al final del Polígono entre Vilaseca y Reus, como lugar idóneo para ello. Claro está que no "podem dir blat mentres no estigui al sac i ben lligat", pero todas las impresiones y noticias recogidas abundan en los criterios de instalar la Refinería de Cataluña en el ámbito del Campo de Tarragona. — PETROFILO

ACL_01/05/1969_575



Refinería. Manifestación en agradecimiento a la industria

1969_AFT_06

Cuello de botella

La autovía de comunicación rápida Tarragona-Salou tiene planteado un problema cual es el cuello de botella, desde su inicio al enlace con la carretera general, en su cruce de Torreforta. Debido a estos dos kilómetros, la indicada ruta no puede rendir los frutos acariciados, cuales eran un cómodo y rápido desplazamiento. La carretera que desde nuestra Ciudad conduce hasta el faro de Salou, con ramal hacia la zona urbana, se considera una vía turística por cuanto sigue la franja del litoral a través de La Pineda, superando el promontorio rocoso que divide las dos vertientes. En cambio la nueva ruta constituye el primer paso en firme para revalorizar extensa zona situada hacia el interior, a la que cabe añadir la próxima construcción de la gran avenida que partiendo de Vilaseca enlazará con la autovía. Sin embargo, la existencia de estos dos kilómetros, sumamente angostos y tortuosos, neutralizan, por así decirlo las ventajas derivadas de su puesta en servicio. Una puesta en marcha celebrada precisamente hace un año por estas mismas fechas, de la que cabe esperar su prolongación, a partir de la Plaza de "Els Estany" hasta el cruce de Cuatro Carreteras.

De ahí el planteamiento de la cuestión que impone la prolongación del actual trazado hasta establecer su debido enlace con la carretera general número 340 y de ahí, también, el reciente acuerdo de la Diputación Provincial de incluir el proyecto de desdoblamiento de calzadas del camino vecinal Tarragona-Faro de Salou entre el origen y enlace con la autovía, en el Plan de Acondicionamiento y Construcción de Caminos Vecinales. Para ello y en orden a la obtención de los créditos necesarios, se solicita del Banco de Crédito Local la debida autorización.

El proyecto de enlace con la carretera general, se divide en dos fases, la primera de las cuales incluye el tramo desde el comienzo de la autovía hasta la vía del ferrocarril y la segunda desde el trazado férreo hasta la carretera, incluida la modernización y ensanche del puente actual. La primera fase está presupuestada en 12.903.394 pesetas y su ejecución se considera de gran necesidad, atendida la circunstancia de que por la citada carretera y en particular durante la época estival registra un promedio de 6.000 vehículos diarios. Dado el estado de degradación del firme, agudizado después de las últimas lluvias y la existencia de varios desagües, sumamente molestos y peligrosos, se espera para el verano próximo, la construcción de una de las calzadas, a fin de evitar la actual congestión y la serie de accidentes que vienen registrándose en particular a lo largo de la valla trasera de la Universidad Laboral, que sigue la carretera, continuadora del trazado del antiguo "Cami Vell de Salou".

Para la financiación de la obra, la Corporación ha solicitado la cantidad de 10.000.000 de pesetas en concepto de crédito turístico, financiándose los 2.903.394 restantes a cargo de los remanentes de las distintas subastas adjudicadas a la baja de los proyectos integrantes del Plan de Modernización y Acondicionamiento, terminados en su mayor parte. — PETROFILO.

ACL_17/05/1969_582

TRIANGULO DE AUTOPISTAS

Poco a poco, con tenacidad y constancia, viene siendo realidad el denominado triángulo de autopistas del Campo de Tarragona. Triángulo que, como saben Vdes. supone el enlace directo entre Tarragona—Salou; Salou—Reus y Reus—Tarragona. En repetidas ocasiones hemos venido escribiendo sobre ello por estimar que es decisivo para nuestra comarca el disponer de buenas comunicaciones. Hasta el momento presente y a cargo de la Diputación, se ha realizado una fase o ejecutando —por así decirlo— uno de los lados del triángulo, mediante la construcción de la autovía de comunicación rápida que une Tarragona con la plaza de “Els Estanys” de Salou, inaugurada en Mayo del pasado año. Esta obra, rindiendo sus frutos, se verá completada con la prolongación hasta su enlace con la carretera general de Valencia, habiéndose previsto la ejecución de la primera fase que comprende desde el comienzo de la autovía hasta el paso superior sobre la línea del ferrocarril. El presupuesto del proyecto asciende a 12.631.601 Ptas., y su realización será posible por haberse acogido la Corporación a beneficios del crédito turístico, mediante operación concertada con el Banco de Crédito Local. Es de esperar que los trabajos comiencen en fecha próxima, aún cuando se tendrán en cuenta las posibles extorsiones a la circulación, estimada en 6.000 vehículos diarios.

El segundo de los proyectos, viene señalado por la construcción del tramo de autovía entre Salou y Reus. Partiendo asimismo de “Els Estanys”, amplia vía sigue hacia el cruce de Cuatro Carreteras, con dos objetivos perfectamente definidos cuales son el acortar distancias y eliminar de una vez los pasos a nivel del “carrilet” y la vía de Valencia, a la entrada de Salou. El presupuesto de la obra, incluido el capítulo expropiaciones de terrenos, asciende a 29.600.000 Ptas. mediante operación de crédito cuyo proyecto de préstamo fue aprobado en el Pleno de anteayer para concertarlo con la Institución bancaria, anteriormente citada. Disponiendo de los recursos necesarios se espera para en breve la aparición del correspondiente anuncio subasta de las obras que, una vez adjudicadas, podrían terminarse a principios del verano próximo, o sea dentro de un año que es precisamente, cuando se hace más conveniente la libre disposición de una ruta lo suficiente expedita para facilitar el intenso paso de vehículos.

Resuelta esta cuestión, se impone la realización de la autovía Tarragona—Reus a cargo directo del Estado. Dos factores coadyuvan en ello cuales son: el movimiento de vehículos en ambas direcciones, particularmente grandes camiones que se trasladan al puerto para las operaciones de carga y descarga y el próximo comienzo del tramo de autopista Salou—Altafulla, previsto para el día 1.º de Octubre. Precisamente en la carretera de Reus que atraviesa mediante paso superior, se prevén la construcción de dos desvíos —“Desvío Reus” y “Desvío Tarragona”, así denominados— con lo cual, a la ya de sí sobrecargada ruta, se le agregarán aquellos vehículos que utilizando la autopista precisan o desean trasladarse a alguna de nuestras poblaciones. Conociendo el esfuerzo provincial, realizado en un cincuenta por ciento de sus posibilidades —dos lados del triángulo— el Ministerio de Obras Públicas debe acoger como en realidad merece y las necesidades demandan el ensanche de la carretera actual, transformándola en autovía de comunicación rápida. Es lo mínimo que podemos solicitar del Estado para acondicionar debidamente las comunicaciones en la zona occidental de nuestra comarca. — PETROFILO.

ACL_14/06/1969_587

Empresas entre nosotros

Ayer tuvo efecto una recepción en el Imperial Tárraco en el transcurso de la cual fueron ofrecidos a nuestras autoridades y representaciones un avance de los planes que acaricia “Bayer” en nuestro Polígono Industrial. Planes ambiciosos, según se desprende de los informes emitidos y que nos demuestran como el proceso industrial progresa firmemente, hasta el punto de rebasar el término municipal estricto de Tarragona para alcanzar los vecinos de Reus y Vilaseca. Proceso que se acelerará tan pronto la Refinería de Petróleos sea una realidad, cuyo resultado depende del refrendo del Consejo de Ministros.

Bayer está presente entre nosotros, a partir de principios del presente año, cuando adquirió terrenos en nuestra zona industrial. El objetivo de la empresa no es otro que alzar una moderna fábrica de isocianatos, productos actualmente importados por no existir fabricación nacional que se emplean en gran escala en la fabricación de espumas flexibles y rígidas de poliuretano, de gran aplicación en la colchonería, tapicería, aislamientos térmicos y acústicos.

La inversión en esta primera fase del gran proyecto, supone 700 millones de pesetas, con una producción de 12.000 toneladas anuales de isocianatos, con lo que se cubrirá ampliamente la demanda prevista para dentro de dos años, destinándose los excedentes a exportaciones a otros países. Y decimos la primera fase del proyecto porque desde un principio está proyectada la fábrica de forma tal que su capacidad de producción pueda aumentarse, de acuerdo con las exigencias y demanda del mercado. Los puestos de trabajo creados serán de 150, siendo de procedencia nacional todas las materias primas. Un ahorro en divisas de 600 millones de pesetas, supone la puesta en marcha de esta factoría, cuyos trabajos comenzarán en breve. El plan de ampliación está previsto y trazado, constituyendo la obtención de isocianatos el primero de los pasos al que seguirán otros hasta completar los ambiciosos proyectos.

Coinciden estas noticias, con el próximo comienzo de la gran factoría de Electroquímica de Flix, ampliación de las instalaciones surgidas desde hace más de cincuenta años junto al río Ebro. Nos decía el Sr. Aliaga, Ingeniero de la factoría, que en el término municipal de Vilaseca, se llevará a cabo la construcción de la nueva planta con una inversión de 1.300 millones de pesetas, imprimiendo a los trabajos la celeridad necesaria, para tenerlos ultimados en los plazos previstos. Dos noticias, pues relacionadas con la industrialización de nuestra comarca que se esta convirtiendo en el segundo centro de Cataluña.

PETROFILO.

ACL_27/06/1969_589



A Basf. Vista de la factoría en construcción

1969_LITSC_16

REFINERIA

Pocas cosas podemos escribir que no hayamos dicho ya. El Consejo de Ministros, en su reunión última, ha refrendado el acuerdo de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, disponiendo la ubicación de la Refinería de Cataluña en Tarragona. La noticia no por esperada ha dejado de ser menos importante. En la misma referencia se especifica que "a propuesta del Ministro de Industria, el Consejo acordó fijar la localización de la nueva refinería de crudos de petróleo, a instalar en la zona catalana, en la zona industrial de Tarragona. La decisión —prosigue la referencia— fue adoptada después de conocer el dictamen emitido por la comisión técnica encargada del estudio de las ventajas e inconvenientes de los posibles emplazamientos. El Ministerio de Industria, convocará en su día el oportuno concurso para la construcción y explotación de esta nueva refinería". Hasta aquí todo cuanto podamos manifestar, en espera sólo de la decisión ministerial íntimamente relacionada con el concurso internacional que será en breve convocado para hacer posible las promesas del Ministro de Industria, cuando manifestó que las obras de construcción de la refinería podrían comenzar a principios del año próximo.

Ni que decir tiene el formidable progreso que representa para la provincia en general y el Campo de Tarragona, en particular, esta circunstancia. Atendida la prevista instalación en el triángulo Tarragona—Reus—Salou—Vilaseca, será el término municipal de esta última localidad, el más directamente afectado. En el Polígono Industrial número 4, deberán ubicarse las instalaciones, situadas a cinco o seis kilómetros de la franja marítima, de modo que no perturbe el normal desarrollo turístico, pues ambos, pueden desenvolver sus actividades específicas, dada la extensión de nuestra comarca. Reus se sentirá, asimismo, directamente afectado, pues parte de su término municipal entra de lleno en el polígono citado y lo mismo la totalidad, de nuestras comarcas, ya que la refinería en sí trae consigo una serie de industrias complementarias, distribuidas en todo el ámbito provincial y extraprovincial, con repercusiones en la Cataluña Nueva. Si a ello, como decían el Gobernador Civil y el Alcalde, se añade la próxima construcción de la autopista, cuyo comienzo está previsto para el mes de octubre, tendremos que nuestra zona entra de lleno en los planes de un acelerado proceso de expansión, cuyas repercusiones, sólo intuidas en estos momentos, se harán patentes a medida que la obra marche y se consolide. Hemos cubierto una etapa final, sólo en espera de que los proyectos se transformen en auténticas realidades. — PETROFILO.

ACL_23/07/1969_593



Refinería. Presentación en Madrid

1969_AFT_04

Autopista y carreteras

Celebro sesión plenaria la Diputación. Una sesión en el transcurso de la cual fueron debatidos varios asuntos de indudable interés para nuestras comarcas, entre los que cabe destacar el dictamen emitido por la Comisión de Obras Públicas referente a la autopista de peaje Barcelona—Tarragona en los tramos Tarragona—Altafulla y Tarragona—Reus—Salou. Esta previsto el comienzo de los trabajos el próximo mes de Octubre, desde el final del actual trazado de la autopista, en el cruce Reus—Salou hasta el vecino pueblo de Altafulla, desde el cual proseguirá después por Torredembarra, en dirección a Vendrell. A su vez, se está trabajando en el tramo comprendido entre Molins de Rey y Martorell, para seguir por el valle del Noya hacia Vilafranca del Panadés y establecer seguidamente el debido enlace. Dentro de este primer tramo se construyen los enlaces Reus—Tarragona y Valls—Tarragona, en comunicación directa con las carreteras nacionales, estimando la Diputación que los enlaces deben realizarse a distinto nivel, según se desprende del informe aprobado.

Otra cuestión relacionada con las vías provinciales, fue la petición del diputado Sr. Martorell, interesándose por la continuación de la autovía de comunicación rápida desde la plaza de "Els Estanys" de Salou hasta el cruce de Cuatro Carreteras, con el fin de construir nuevo acceso a la zona residencial, eliminando definitivamente los obstáculos que representan los dos pasos a nivel del ferrocarril de vía estrecha y el paso sobre la vía de Valencia. Por parte del Presidente, Sr. Clúa Queixálos, se informó ampliamente sobre este proyecto para cuya ejecución deberán resolverse los problemas, de orden financiero uno y de ocupación de terrenos el segundo. Mediante operación por un importe de 20 millones con el Banco de Crédito Local, se financiará la obra hallándose en trámite la concesión del indicado crédito, mientras se han iniciado las gestiones precisas cerca de los propietarios para la ocupación de las fincas afectadas. A pesar de estas dificultades, es de esperar —afirmó el Presidente— que con el inicio del verano próximo se reanudarán las obras de enlace de Salou con el cruce de Cuatro Carreteras, formando amplia avenida que, a su vez permitirá la expansión urbana de la zona comprendida entre Vilaseca y el barrio residencial. Asimismo se espera que coincidiendo con el comienzo de la temporada turística se termine el tramo de autovía desde su actual comienzo, hasta el paso superior sobre la vía del ferrocarril, eliminando el cuello de botella inmediato a la carretera inmediata a la Universidad Laboral.

Otra de las cuestiones tratadas fue la debida señalización de las carreteras y caminos vecinales, aprobándose las bases para el Concurso subasta de adquisición de 200 carteles indicadores de la Vía Provincial. Prácticamente superado el acontecimiento del firme en los 1.000 kilómetros de la red viaria provincial, se inicia ahora la segunda fase del plan de mejora de las carreteras con la balización debida para evitar posibles accidentes, esperándose que con la aportación de la Mancomunidad de Diputaciones se llevará a cabo la construcción del tramo de Vinebre a García, por un importe de 22 millones de pesetas y la ruta de montaña Vallclara—Vilanova de Pradés—Ulldemolins—Pradés, que precisa de una reparación urgente dado el mal estado de la calzada, agravado como consecuencia de los últimos temporales de lluvia.

PETROFILO.

ACL_12/09/1969_597

CHABOLISMO

¡Cuánto esfuerzo, amigos lectores, para ganar la batalla de la enseñanza primaria derivada de la falta de puestos escolares!. Esfuerzo sostenido a lo largo de varios años hasta alcanzar el momento ideal en que la oferta supera la demanda. Los perlodicos estadios, facilitados por la Comisión Municipal de Cultura, son lo suficiente elocuentes para saber a que atenernos acerca de este importante aspecto de la educación ciudadana. Cuando superamos el bache de viejas deficiencias, mediante la construcción y habilitación de las escuelas adecuadas, nueva batalla se emprende por parte del Municipio.

Nos referimos a la noticia insertada en la referencia de la sesión semanal de la Comisión Municipal Permanente, donde se daba cuenta de un escrito de la Delegación de Obras Públicas agradeciendo a la Corporación la diligencia demostrada en la desaparición de barracas, proliferadas debajo del "Pont Vell" del Francolí. Como saben Vdes., la Dirección General de Carreteras se dispone a modernizar el citado puente sustituyendo la actual plataforma metálica por otra de hormigón pretensado para facilitar una mayor fluidez en la circulación rodada que se dirige o procede de la zona portuaria. Para la realización de esta obra, cifrada en unos 10 millones de pesetas, el Ayuntamiento aporta el 30 por ciento del total presupuesto, contribuyendo con ello a la apertura de otras vías de acceso, momentáneamente cerradas al tránsito, por el mal estado de la obra. Pero, claro está, la completa realización de los trabajos exige previamente la desaparición de las barracas surgidas al amparo de las arcadas del puente, condición indispensable en orden a la evitación de accidentes y holgado desarrollo de los pertinentes trabajos. Nos parece que la diligencia municipal demostrada en este caso, debe tener su continuidad debida, hasta hacer desaparecer las chabolas junto a las márgenes del Francolí. No sólo por razones de higiene, sino también para evitar cualquier catástrofe que pudiera surgir inopinadamente. El Francolí es río manso y pacífico que apenas arrastra, como caudal un hilillo de agua, pero en algunas ocasiones cuando los temporales de lluvia otoñales arremeten fuertemente en su cuenca, entonces experimenta la típica "riuada" que puede adquirir caracteres dramáticos. Y al hacer esta afirmación, nos remitimos al trágico recuerdo de Octubre de 1930 cuando las aguas salidas de madre inundaron la Tabacalera, arrasaron el Serrallo, con el derrumbamiento del ala oeste del actual edificio del Club Náutico y los consiguientes daños y víctimas.

En Tarragona, afortunadamente, se están construyendo viviendas de tipo social y la propia dinámica del trabajo, caracterizado por pleno empleo, permite superar penosas dificultades, entre las que no son ajenas el problema de las barracas. La labor realizada cabe las proximidades del antiguo puente es un ejemplo digno de continuidad para que, entre otras razones, no tengamos que deplorar sensibles desgracias el día menos pensado. — PETROFILO.

ACL_01/10/1969_598



▲ Tarragona. Barracas bajo el puente del Francolí

1970_AFC_09

TARRAGONA Y "SU" UNIVERSIDAD

La Universidad Laboral "Francisco Franco" abre un nuevo curso. Una intensa labor de sus mandos y servicios en los pasados meses ha puesto a punto edificios, aulas, talleres y demás instalaciones, para recibir una nueva promoción de estudiantes. El promedio que suele ingresar cada año es de unos quinientos, que siguen en el centro cursos de formación profesional o de Bachillerato Laboral, y desde ellos acceden a los estudios de Maestría o de Ingeniería Técnica. El porcentaje de alumnos que consiguen terminar sus estudios medios o de aprendizaje es elevadísimo. Y asimismo el de los que, habiendo superado aquellos, termina los estudios de Maestría o de Ingeniería Técnica, de manera que el rendimiento de las inversiones becarias en la Universidad de Tarragona viene a comportar un índice del que el Centro puede sentirse legítimamente orgulloso. Lo mismo que la Ciudad.

La Universidad Laboral constituye, para Tarragona, una institución que puede exhibir con legítimo orgullo. Hemos visto recorrer sus pabellones, rodeados de fragantes jardines, a personalidades de todo el mundo y de toda condición. Jefes de Estado, Ministros, sabios de uno y otro lado del "telón", docentes de toda Europa, escolares de todas las razas... A todos les ha sorprendido la amplitud generosa del montaje de nuestra Universidad, el acierto de su instalación, sana y alegre; la funcionalidad de sus pabellones residenciales, de sus talleres y de sus aulas. Y muchas de sus innovaciones y de sus métodos han sido estudiados, recogidos y aplicados en centros de Europa y América.

La Universidad ofrece, además, a Tarragona, la ventaja de un centro de primera magnitud para la formación de sus jóvenes, y brinda a la naciente industria de nuestros polígonos especialistas bien capacitados para cubrir puestos de compromiso.

En el orden social, la Universidad ha sido el punto de apoyo que ha catapultado a Tarragona hacia su incontenible desarrollo. Un centenar de profesores ha venido a engrosar nuestra élite, y sus familias establecen entre el centro y la Ciudad un simpático vínculo. Rara es la familia de los 1.500 alumnos que deja de visitarles, al menos una vez al año, disparando hacia todos los puntos de España sus impresiones sobre la belleza y la hospitalidad de Tarragona y constituyendo un mecanismo de promoción del turismo interior muy apreciable.

En el orden urbanístico, la Universidad viene a establecer, admirablemente, la necesaria frontera entre las dos facetas antípodas de nuestra Tarragona moderna: la zona trepidante de la industria y el litoral alegre y sosegado de nuestras urbanizaciones turísticas.

Todo lo cual permite concluir que cuando Tarragona conquistó para sí la Universidad obtuvo un verdadero primer premio. Y aunque lo mereciera, la suerte siempre suscita emulaciones y hasta envidias. No es raro que tales sentimientos siembren, entre nosotros, campañas de rumores disparatados, pero desorientadores para el público sencillo. Parece que últimamente estos rumores han difundido la eventualidad de un cambio de emplazamiento de la Universidad, forzado por la expansión industrial. Sólo una mente desvariada puede acoger tal idea. Y sólo una mentalidad interesada puede difundirla. A nosotros nos basta pensar, para rechazarla, que si se trata de cambiar el actual óptimo emplazamiento de la Universidad, tanto daría colocarla a diez kilómetros como a noventa y tres. Y lógicamente ganaría la partida esta última solución.

PETROFILO.

ACL_06/10/1969_600



▲ Universidad Laboral. Vista aérea

1973_COACT_01

PUENTE DE ARMAS

Decididamente va a acometerse la ampliación del puente de armas sobre la vía del ferrocarril. La correspondiente consignación figura en el Presupuesto Extraordinario número 34 que por importe de 15.000.000 de pesetas aprobó la Corporación Municipal, como producto del superávit registrado el pasado ejercicio económico. El presupuesto total de esta obra asciende a 3.258.000 Ptas. y su plena realización supone acomodarla a la anchura actual de la Avenida, inicio del Paseo Marítimo, a partir de la carretera de Barcelona. El problema actual que para la circulación supone la prolongación de tal estado de cosas, será automáticamente eliminado con los trabajos proyectados. Un cuello de botella en trance de desaparición para permitir el paso de mayores vehículos entre ellos los autobuses en sus servicios hacia las playas, descomgestionando la carretera de Barcelona, ya de sí sobrecargada por el tráfico. Se espera que, una vez aprobado el indicado Presupuesto por la Delegación de Hacienda, se podrá llevar a cabo la obra, previa la convocatoria del correspondiente concurso subasta. Tal vez, con un pequeño esfuerzo sería factible su inauguración coincidiendo con el comienzo de la temporada veraniega, pues los trabajos no requieren la envergadura precisada en otras ocasiones.

La puesta a punto de esta obra, podría coincidir con la inauguración de los jardines y conjunto de pérgolas que vienen construyéndose en la zona de la Punta del Milagro. A base de medios propios el Ayuntamiento está terminando la urbanización en tan estratégico lugar. Lástima que las palmeras no hayan arraigado, como no crecen los pinos en su día plantadas con ocasión de la Fiesta del Arbol. Los vientos de levante, arrastrando salobre en las partículas de agua, es la causa de estos inconvenientes. A la vista de ello, se estudia la posibilidad de plantar especies vegetales acorde con las características de la zona, como son plantas grasas que exigen pocos cuidados y, sobretudo, resisten los embates del mar. Calladamente se está realizando esta labor, con la construcción de aceras desde el mismo puente de armas hasta la arena de la playa a la que cabe añadir la pavimentación de la amplia explanada, paralela al terraplén de la vía destinada al establecimiento de vehículos. Falta, sin embargo, llegar a un acuerdo con RENFE para pasar al patrimonio común los terrenos actualmente ocupados por la antigua plataforma del depósito de máquinas, hasta el mismo terraplén, comprendido el pequeño triángulo que servía para deslastre de las locomotoras de fuel. Con el propugnado acuerdo entre la Corporación Municipal y RENFE, previo el pago de las indemnizaciones necesarias, se haría factible la recuperación de amplia faja de terreno y con ello las posibilidades de una ordenación definitiva de la zona del Milagro, incluidos sus accesos. Precisamos de los terrenos del antiguo depósito de máquinas, quedando solo las líneas estrictas de la vía del ferrocarril, pues sin el feliz remate de estos propósitos, no podremos hablar de una playa plenamente incorporada. — PETROFILO.

ACL_17/10/1969_603

Importantes reuniones

Dos importantes reuniones se han celebrado en el Gobierno Civil los días últimos. Nos referimos a la presentación de los Planes Nacional de Saneamiento por el Director General de Obras Hidráulicas y el de Ordenación de la Industria Química en nuestra comarca, como consecuencia de la instalación de la Refinería de Petróleo.

En el primero de los casos y por lo que a nuestra comarca y provincia se refiere, son 240 millones las inversiones previstas para contribuir al saneamiento en estrecho contacto con los Ayuntamientos afectados. Precisamente en el transcurso del Pleno último de la Corporación Municipal, el Alcalde anunció que la aportación estatal para estas obras se cifraba en un treinta y cinco por ciento del total presupuestado, veinte por ciento a fondo perdido y el resto a amortizar en favorables condiciones en un periodo determinado de años. También se trató de los Pantanos de La Riba y Gayá, como reservas hidráulicas del Ebro, cuando las aportaciones de ambas cuencas sean insuficientes y del trasvase de caudales, con una meta bien concreta y definida cual es Barcelona. A medida que se incrementa el censo demográfico de la franja costera y crece la concentración industrial, mayores son las necesidades de unos recursos escasos, dado el índice pluviométrico de las comarcas tarraconenses. Como sea que nuestros Ayuntamientos tienen una serie de obras relacionadas con el saneamiento, podrán acogerse a tales beneficios, facilitando la plena realización de las obras.

El Plan de Ordenación Industrial del triángulo Tarragona—Reus—Vilaseca, ha sido encargado a la Diputación por los Municipios interesados, organismo que actuará de coordinador de los intereses comarcales. Precisamente en el transcurso de la reunión plenaria de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, con asistencia del Director General de Industrias Químicas, se hizo amplia exposición de lo que, en líneas generales, significará el plan y sus principales características. En síntesis, se estima necesaria la comunicación directa de Reus con el futuro Polígono, a través del camino de Bellicens, tal y como anunciáramos en la referencia del Pleno de la Diputación. Un segundo vial comunicará Vilaseca con Tarragona Puerto y el tercero está previsto a partir de la margen derecha del Francolí hasta las inmediaciones de Constantí, en su primera fase. Fase que será ampliada de conformidad con las necesidades derivadas de las industrias petroquímicas y auxiliares. Por último, un vial secundario, pone en comunicación directa el pantalán petrolero con la zona portuaria, junto a la desembocadura del río. Desde luego, la Universidad Laboral permanecerá en su lugar, como centro docente idónea para la formación profesional, sirviendo de separación entre la zona industrial señalada por las instalaciones de ASES y la residencial de La Pineda y Recó de Salou. Otra de las cuestiones es el desvío del Francolí, obra del todo punto necesaria para facilitar la ampliación del puerto, pues actualmente, construidas las alineaciones tercera, cuarta y quinta del Dique de Levante y la transformación en muelles comerciales desde el Lazareto hasta el Faro, el antepuerto habrá agotado todas sus posibilidades haciéndose necesarias nuevas obras de infraestructura en buena parte dificultadas por la permanencia del pequeño estuario. — PETROFILO.

ACL_31/10/1969_606



▲ Refinería. Presentación en Madrid

1969_AFT_05

1970

“Instalados los habitantes evacuados de las márgenes del Francolí en las naves del Preventorio de La Sabinosa, debidamente acondicionadas para ello, se plantea el segundo de los problemas, cual es el del albergue definitivo. Es evidente que la utilización de aquellas instalaciones será solamente para el tiempo justo en que se proceda a su traslado hacia los barracones prefabricados metálicos que se espera lleguen, como aportación del Ministerio de la Vivienda para paliar los efectos de la evacuación. En terrenos de propiedad municipal serán instalados los barracones indicados como fase intermedia hacia el definitivo asentamiento. Se calcula en un cuarenta por ciento los habitantes evacuados de las chabolas, mientras el sesenta por ciento restantes se ha acomodado en diversos barrios de la ciudad, otros han optado por reintegrarse a sus pueblos de origen y unos terceros han marchado hacia poblaciones del área barcelonesa.”

Petrófilo, 11/11/1970, “Problema en vías de solución”.

Algunos sectores de la ciudad empiezan a resentirse del auge expansionista de la década de los sesenta. El problema de la vivienda y de las dotaciones básicas en los nuevos asentamientos, como Torreforta, acaparan el interés a partir de 1970. Las grandes inversiones se consolidan y dan paso a un periodo de recesión que se agravará con la crisis mundial del Petróleo. Así pues, la ciudad se adentra en un periodo de grandes contradicciones, ¿cómo mantener el ritmo económico y dotar de equipamiento e infraestructuras a la ciudad que se ha construido?

CONFIRMACION DE UNOS SUPUESTOS

La noticia más importante de la sesión plenaria celebrada por la Diputación, fue el anuncio del Presidente Sr. Clúa Queixalós de que la convocatoria del concurso para la concesión de la Refinería de Petróleos se había retrasado por el cambio del titular de la cartera del Ministerio de Industria y que no podía existir inquietud alguna al respecto y si el plazo de tiempo necesario para que el nuevo Ministro y equipo de colaboradores, se hicieran cargo de los principales asuntos de su incumbencia para proceder seguidamente al anuncio del concurso, dando con ello cumplimiento al acuerdo del Consejo de Ministros del pasado mes de Julio que concedió a Tarragona la Refinería de Cataluña.

Desde hace más de quince días esperábamos esta declaración, ante la insostenible base de una campaña de prensa, iniciada en Barcelona y perfectamente orquestada. Y decimos esto, porque precisamente en la sesión del pasado mes de noviembre, el propio Presidente dio cuenta de una carta del antiguo titular de Industria, Sr. López Bravo, enviada al Gobernador Civil de la Provincia en la que le notificaba que el nuevo Ministro, seguiría la misma política con respecto a la Refinería tarragonense. Carta confirmada pocos días antes de Navidad a la Alcaldía y de la que guardamos un discreto silencio, precisamente para no perjudicar las gestiones realizadas por nuestras Autoridades y Corporaciones, pues a nuestro entender, poco favor le hacíamos a las proyectadas instalaciones de refino, con nuestras indiscreciones cuando mediamos tantos intereses por medio. Aún a sabiendas de que nuestro silencio parecía dar pábulo a afirmaciones más o menos gratuitas y muchas veces irresponsables —exceso de imaginación, unido a una falta de responsabilidad—, preferimos esperar declaraciones oficiales como la del Presidente de la Diputación en el pleno de ayer. Mientras tanto el periódico publicó el trabajo del Ingeniero Municipal Sr. Boronat Roure al que siguieron las declaraciones de la Alcaldía y otras declaraciones, insertas en el Boletín de Información de la Delegación de Cataluña y Baleares de la Asociación Nacional de Químicos, precisamente para mantener debidamente informados a nuestros lectores acerca de las grandes posibilidades que se abren al Campo de Tarragona con la ubicación de las instalaciones de refino. Silenciamos hechos en orden a la eficacia, porque no escribimos cara a la galería. Y con ello, honradamente, creíamos rendir un buen servicio a la Ciudad y comarca. — PETRÓFILO.

ACL_09/01/1970_610

ACERAS EN PLAZA IMPERIAL TARRACO

Entre los acuerdos de la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, figura el proyecto de construcción de aceras en la Plaza de la Imperial Tarraco, prosiguiendo con ello la obra emprendida en la Avenida del Conde de Vallesano, que tan buenos resultados ha deparado. Hermosa Avenida, cuyas mejoras fueron inauguradas con ocasión de las pasadas fiestas navideñas y a las que seguirán, una discreta iluminación indirecta del arbolado. Y decimos discreta porque al revés del jardín central de la Plaza, la intensidad del alumbrado público, amortigua la proyección de los focos en colores sobre las copas arbóreas. Como saben Vdes. se están construyendo dos fuentes de piedra picada para ser colocadas en Vallesano, mientras otras dos están previstas en Pio XII. Asimismo cabe destacar la colocación de tres mástiles, con carácter permanente, junto a la cartelera anunciadora de "Tarragona ciudad de congresos" que serán convenientemente iluminados.

Importancia reviste el acuerdo de construir las aceras para así ultimar la urbanización definitiva de la Plaza, esperando que continuará después la obra en dirección a la Avenida de Pio XII. Precisamente no ha muchos días, nos anunciaba la Alcaldía la próxima urbanización de la Calle del Alférez Provisional, donde está ubicado el periódico, a fin de establecer el debido enlace entre Pio XII y la Avenida de Roma, como continuación del Pasaje Soler Morey, junto a la Escuela de Trabajo. Pio XII incrementa su importancia urbana a medida que crece el proceso de construcción. Las obras de la Audiencia están muy adelantadas, como asimismo prosiguen los dos nuevos Institutos, cuya inauguración está prevista para el curso 71-72, con la consiguiente necesidad de la abertura de nuevas calles. Afortunadamente la circunstancia de que aquellos solares pertenecieron en su día al Ayuntamiento que los cedió al Ministerio de la Guerra para la construcción de los Cuarteles, revirtiendo nuevamente a la Corporación, ha permitido la construcción holgada, sin el escatimo y especulación del palmo cuadrado. Queremos decir con ello que se está perfilando una zona residencial aceptable que enlazará automáticamente con las previstas edificaciones y trazados del Plan de Ordenación Urbana de la Zona Oeste, en su día aprobado por la Gerencia de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, con un estanque central, aprovechando los caudales sobrantes del Francolí, derivados a través del Rec Major.

Escasos son los solares que quedan por edificar en Vallesano, mientras en el chaflán, el "Banco Atlántico" se dispone a construir su sede social aprovechando para sus fines específicos las plantas bajas y primera. Tratando asimismo del tema de la construcción, diremos que la Caja de Pensiones ha adquirido la casa contigua al edificio chaflán con Martínez Anido para ampliar sus oficinas a lo largo de la Rambla, trabajándose en el correspondiente proyecto de habilitación y reforma, mientras sus inquilinos vienen evacuando gradualmente los pisos que ocupan. — PETRÓFILO.

ACL_14/01/1970_611

AUTOPISTAS DEL MEDITERRANEO

La construcción de la autopista que, partiendo de La Junquera, alcanzará el cruce de la carretera de Reus a Salou, a la altura de "Mas Calvó", reviste singular importancia para nosotros, teniendo en cuenta la influencia que puede ejercer en la economía y desenvolvimiento futuro de nuestras comarcas. Estos días han circulado rumores acerca del aplazamiento de la construcción del tramo Salou-Altafulla, cuyas obras debían haberse iniciado en octubre del pasado año. Los impacientes de turno —país de impaciencia, el nuestro— han manifestado que la autopista no sería construida, mientras los más se han encogido de hombros, porque las cuestiones verdaderamente importantes no interesan a nadie, salvo que le afecten a uno muy directamente el bolsillo. Es uno de nuestros defectos capitales: apasionarse por las cosas que carecen de interés —el fútbol, por ejemplo—, para desentenderse de las cuestiones que en realidad interesan. Pero qué le vamos a hacer, si somos así. Es lamentable, y sólo la educación, a base de machacar y generaciones, obrará el cambio de mentalidad que imponga un interés colectivo por los problemas básicos. En este caso concreto de la autopista, han corrido diversas referencias, pero la verdad es que nadie sabe nada. Hechas las oportunas averiguaciones, nos parece estar al corriente de la cuestión, según se desprende de la informaciones recogidas.

En primer término, diremos que la Compañía concesionaria está trabajando a marchas forzadas en el tramo Granollers-Cardedeu, a fin de inaugurarlos el próximo miércoles, día 28, habiéndose previsto la llegada a la frontera en 1972. Barcelona, a la vista de los trabajos realizados, tiene perfectamente resuelto el problema de accesos hasta Mataró por el norte y Granollers por el oeste. Con

respecto al sur, se circula perfectamente hasta Molins de Rey, a través de la autopista del Ministerio de Obras Públicas, comenzando las dificultades tan pronto se abandona la amplia vía, junto al puente sobre el río Llobregat. A partir de este punto y hasta Papiol, prosigue la construcción de la autopista, una vez adjudicados los correspondientes tramos a "Entrecanales y Távora" y "Dragados y Construcciones". Es propósito de continuar hacia Martorell, mediante la construcción de un amplio viaducto que atraviesa el río, a fin de descongestionar lo más pronto posible el cruce de Cuatro Caminos, de donde parten las carreteras hacia Valencia y Madrid.

Martorell era una meta, siquiera provisional, mientras debía acometerse el tramo Salou-Altafulla. Pero hemos aquí que han surgido otros criterios, cuales son proseguir hacia Vilafranca del Panadés, siguiendo el valle del Noya. Es la vía de penetración romana hacia el interior de la Península y el lógico acceso a la franja del litoral tarraconense. Este tramo Martorell-Vilafranca tendrá prioridad sobre el Salou-Altafulla, que tanto afecta al Campo de Tarragona y en particular a la capital, por la razón de que se trata de descongestionar el paso del Ordal, haciendo más fluida la circulación rodada a partir de Santa María de Cervelló. El Portell es obstáculo, particularmente en la época invernal, por las inclemencias del tiempo. En verano, el intenso tráfico anula, por así decirlo, las ventajas de las mejoras realizadas en la carretera general al amparo del Plan Redia. De ahí que la ejecución del tramo de autopista Martorell-Vilafranca se anteponga al nuestro hasta Altafulla, influyendo estas decisiones en el paso por el interior de Tarragona, sobre el que escribiremos en próxima crónica.—PETROFILO.

AUTOPISTA: TRAMO SALOU - ALTAFULLA

En nuestra última crónica acerca de la construcción de la autopista entre Barcelona y Tarragona, decíamos a Vdes. que se ha dado prioridad al tramo Martorell—Vilafranca del Panadés, sobre el Salou—Altafulla, cuyos trabajos debían haberse iniciado el pasado mes de octubre. La razón es obvia y viene impuesta por la conveniencia de aliviar la intensa circulación rodada a lo largo de la carretera general con el obstáculo, no difícil, pero sí penoso de salvar, del Coll del Ordal. Trazado tortuoso que retrasa la marcha de los vehículos, cuando un gran camión encabeza la caravana. Las autopistas a medida que se alargan, mayormente son utilizados por los usuarios, sobre todo si en las vías estatales se encuentran obstáculos como es, en este caso, el Portell. La circunstancia de este retraso en los planes fijados por lo que a nuestra comarca del Campo de Tarragona respecta, demora la realización del tramo Mas Calvó—Altafulla, con las consiguientes dificultades para todos, pues no olvidemos el paso por el interior de nuestra Ciudad. Hecho que si bien ocasiona molestias al vecindario y registra numerosos accidentes, carece de la urgencia del tramo Molins de Rey—Martorell y Ordal. La fluidez circulatoria sólo nos afecta durante los tres meses de verano, cuando en las orillas del Llobregat esta circunstancia se produce todo el año. A medida que se expansiona la zona industrial de Martorell, como consecuencia de la ubicación de nuevas factorías, procedentes en su mayor parte de Barcelona, automáticamente se incrementan las exigencias del tránsito rodado. En cambio —estamos escribiendo con la más absoluta objetividad, como es norma en estas crónicas— a nosotros el problema se agrava con la llegada del verano y la consiguiente afluencia turística nacional y extranjera. Los nueve meses restantes —seamos sinceros— se

circula perfectamente por el interior de la población, salvo los estacionamientos obligados por los semáforos de rigor. Por tanto, consideramos lógicas las disposiciones adoptadas de dar preferencia al tramo Martorell—Vilafranca, sobre el Salou—Altafulla, independientemente de la rentabilidad que la Empresa concesionaria trata de conseguir en la explotación del trazado.

El propugnado desvío a partir del cruce de la carretera general con la que conduce a la Ermita del Llorito, no soluciona nada, dada su proximidad al casco urbano de la población. Debe propugnarse un desvío más hacia el interior, inmediato a la autopista, porque de abrirse nuevas vías, que atraviesan la carretera del Cementerio y discurren por detrás de los Cuarteles para enlazar con la prolongación de la Avenida de Cataluña, fomentará la construcción de edificios hacia aquella zona, con idénticos inconvenientes y peligros.

Es demasiado próximo a la ciudad el proyectado desvío que, por otra parte, vislumbramos lejos en orden a su realización, por cuanto la Dirección General de Carreteras está sobrepasada en sus presupuestos. El enorme esfuerzo realizado en unos pocos años para poner la red viaria a la altura que demanda el creciente parque automovístico, se ha traducido en este desfase presupuestario que tanto nos afecta. Podríamos equivocarnos, pero tal y como está planteado el asunto en estos momentos, tenemos circulación por el interior de la ciudad para tiempo indeterminado, con la particularidad de que de ejecutarse el desvío, tal y como está concedido actualmente, repetimos, resolveríamos bien poco, pues la población crece y se expansiona. Todo ello se reduciría a un traslado de semáforos de la Rambla Vella a la Avenida de Pío XII y Carretera de Valls. — PETROFILO.

ACL_28/01/1970_616

Ejecución de la autopista: Calendario

Según se desprende de las manifestaciones del director general técnico del Ministerio de Obras Públicas, señor Reguera, respecto al calendario de plazos establecidos para la ejecución de la autopista del Mediterráneo, en el tramo comprendido entre La Junquera y Salou, eran válidas nuestras apreciaciones publicadas en nuestras crónicas últimas. Habíamos bebido en buenas fuentes, y cuanto ha manifestado el director general a la prensa barcelonesa, tiene para nosotros plena validez. No olvidemos ni un solo momento que la empresa concesionaria trata de lograr la mayor y más rápida rentabilidad de las cuantiosas inversiones, y ello explica este cambio

T R A M O

Granollers-Massanet:

a) Granollers-Cardedeu	
b) Cardedeu-Massanet	
Massanet-Gerona Norte... ..	
Molins-Martorell	
Martorell-Villafranca	
Villafranca-Comarruga	

Gerona-La Junquera:

a) Gerona-Figueras	
b) Figueras-La Junquera	
Comarruga-Altafulla	
Altafulla-Tarragona Norte	
Villafranca-Comarruga	

Respecto al propugnado desvío para eliminar el paso a través del interior de la población, precisamente ayer, en la larga conversación mantenida con el Alcalde, nos manifestaba el señor Vilar Guix que acababa de recibir el anteproyecto, esperándose, para dentro de un par de meses, a lo más tardar, la recepción del proyecto definitivo confeccionado por los técnicos de Obras Públicas. Nada nuevo podía añadirnos la Alcaldía, porque en realidad desconocemos exactamente los propósitos estatales, aun cuando coincidimos que la solución a través de la Ermita de la Salud resultaría precaria, dada la dinámica urbana que viene experimentando la población. Es un alivio a dos, tres, cuatro o cinco años, vistos con los mismos inconvenientes de ahora, planteados dentro de un

de programa, dado que los tramos que se posponen corresponde a aquellos que puedan esperar unos mayores plazos. La existencia de las dificultades derivadas del paso del Ordal y la conveniencia de unir lo más pronto posible Vilafranca del Panadés con Barcelona, a través del valle del Noya, precisamente para orillar la zigzagueante carretera, es factor básico que ha sido plenamente estimado a la hora de establecer las modificaciones sobre los planes previstos.

Planes y plazos que ha publicado "La Vanguardia", y que nos complacemos en reproducir por lo que valen y significan:

FECHA APERTURA TRAFICO

31- 1-1970	(11 meses adelanto)
30- 9-1970	(6 meses adelanto)
31-12-1971	(12 meses adelanto)
31-12-1971	(6 meses retraso)
31-12-1972	(24 meses adelanto)
31-12-1973	(24 meses adelanto)
31-12-1974	(24 meses retraso)
31-12-1975	(3 años retraso)
31-12-1975	(2 años retraso)
31-12-1975	(2 años retraso)
31-12-1973	(24 meses adelanto)

lustro, que es precisamente el plazo fijado —31 de diciembre de 1975— para la terminación del tramo de autopista Altafulla-Tarragona Norte, o sea, a través del desvío de la carretera de Valls. El verdadero problema surgirá cuando el trazado alcance la carretera Reus-Salou, a la altura de Mas Calvó. Y decimos esto porque su continuidad representa atravesar setenta kilómetros escasamente poblados, hasta llegar a las proximidades de Amposta. Aunque, claro está, no se olviden los trabajos de desmonte paralelos a la carretera general, realizados precisamente hace tres años al amparo del Plan Redia, en previsión de la llegada de la autopista, como asimismo el puente sobre el Ebro.

PETROFILO

REFINERÍA, SI

Por espacio de varias semanas hemos llamado sistemáticamente todo cuanto afecta a la Refinería, por entender que servíamos mayormente los intereses de la Provincia, permaneciendo en silencio que no aireando supuestos más o menos ciertos. La verdad era que quienes escribíamos en los periódicos no sabíamos a qué atenernos sobre el particular, dado el cúmulo de noticias contradictorias que se sucedían. La pugna de intereses por parte de las Empresas, posibles concesionarias de las instalaciones de refino; la serie de noticias, que a guisa de globos sonda, se soltaban regularmente —el mejor globo ha sido la caricatura de Cesc en “El Correo Catalán” de hace unos días, cuando unas manos anhelantes tratan de retener el globo “Refinería de Cataluña—, que se les escapa hacia lo alto—, nos sumió en una gran confusión, aun cuando abrigábamos la esperanza de que aquello era pasajero y en el fondo prevalecería la realidad de los hechos. Realidad que no es otra que la necesidad de las instalaciones adecuadas para suministro del mayor complejo petroquímico existente en el país. Como decíamos, regularmente recibíamos noticias, cuando hemos ahí que en “El Noticiero Universal” de anoche publica unas declaraciones don Pedro Durán Farell, acerca de la cuestión.

Por su indudable interés, nos complace-

mos en reproducirlas íntegramente. Helas ahí:

“Creo que en su próxima visita a Barcelona, el ministro de Industria va a confirmar que la refinería de petróleos de Cataluña se instalará en Tarragona, y que en el presente año se convocará el correspondiente concurso”, ha declarado a los periodistas don Pedro Durán Farell, presidente de Catalana de Gas, sociedad que se presentará a dicho concurso en candidatura conjunta con la firma anglo-holandesa Shell.

El Sr. Durán Farell ha añadido que la demora producida por lo que respecta a la refinería catalana se debe al hecho de que el Gobierno está aplicando sus recursos de financiación hacia los sectores más necesitados, entre los que por ahora no se encuentra el del refino de petróleos. Sobre el lugar de ubicación, ha informado que los profundos estudios realizados por encargo del Ministerio de Industria, en los que se aplicaron los servicios de ordenadores electrónicos, dieron como resultado la conveniencia de situar la refinería en Tarragona, ciudad “que está más cerca de lo que parece de Barcelona”.

Por nuestra parte, nada nuevo debemos manifestar sino esperar que las autorizadas declaraciones, tengan plena confirmación en un futuro próximo. — PETROFILO.

«Pont Vell» del Francolí

Los trabajos de modernización y acondicionamiento del «Pont Vell» sobre el río Francolí, prosiguen satisfactoriamente. Desmontadas las plataformas metálicas que sustituyeron al puente destruido a consecuencia del tristemente célebre «aiguat de Santa Tecla» hace un siglo, se están llevando a cabo las obras de renovación necesarias, mediante plataforma de cemento armado que permitirá disponer de amplia calzada para el perfecto tránsito de peatones y vehículos. Según aconsejan la marcha de los trabajos, el verano próximo podrían en buena parte finalizarse, coadyuvando con ello a la resolución del problema planteado en cuanto a circulación se refiere. Problema que no es otro que la necesidad de descongestión de la carretera general, particularmente para aquellos vehículos —camiones sobre todo— que se dirigen al puerto para operaciones relacionadas con la carga y descarga de buques. Derivar hacia la antigua carretera, antiguo trazado a través de Ceratonia y CAMPSA, parte de la intensa circulación, será siempre un alivio, permitiendo una mayor fluidez.

Coinciden estas noticias relacionadas con la ejecución de las obras con los proyectos municipales de urbanización y mejora de la Avenida de Ramón y Cajal, a partir del antiguo cruce de cuatro carreteras —hoy cuatro calles— hasta el estribo del mismo puente. Cuando se construyó el desvío con la construcción del nuevo puente y subsiguiente Avenida de Roma, el an-

tiguo trazado fue prácticamente abandonado, toda vez que carecía de finalidad, debido al cierre en el paso a través del «Pont Vell». Pero he nos aquí que nuevamente cobran actualidad las obras de modernización de Ramón y Cajal, no sólo por las crecientes necesidades de la circulación rodada sino también por constituir una zona urbana en franca expansión. El arreglo del pavimento, la construcción de ace-ras y servicios, permitirá disponer de un segundo acceso a Tarragona según se viene por la carretera de Valencia, con desvío en el cruce de Torreforta. Cruce que asimismo está siendo ordenado e iluminado para reducir al mínimo los peligros de accidente. Una vez completados los trabajos, la plena utilización de la antigua ruta facilitará cómo acceso al puerto que es uno de los objetivos propugnados desde el primer momento en que fue resueltamente planteada la cuestión, mediante colaboración económica del Ministerio de Obras Públicas y nuestro Ayuntamiento.

En realidad el definitivo acceso a la zona portuaria deberá practicarse a través de la avenida del Polígono Industrial del Ministerio de la Vivienda, previa la construcción de un nuevo puente sobre el Francolí. Pero mientras otros proyectos no entren de lleno en el plano de las realizaciones, al menos procuraremos aprovechar al máximo las posibilidades actuales, modernizando viejas instalaciones y poniendo al día, antiguas carreteras. — PETROFILO,

ACL_09/05/1970_629



△ Tarragona. Vista del río Francolí

1970_AFC_04

Prolongación de la autovía

Como recordarán nuestros lectores, al enfrentarse resueltamente con el problema que significaba la brusca interrupción de la autovía de comunicación rápida Salou--Tarragona, a la altura de la factoría de Dow-Unquinesa, a la Diputación se le planteó el problema de financiación. En síntesis —y de ahí los propósitos—, se trata de conseguir idéntico vial hasta su enlace con la carretera general de Valencia a la altura de Torreforta. Una autovía, pues que comunicará directamente Tarragona con la Plaza dels Estanys, independiente de su prolongación hacia el cruce de Cuatro Carreteras, de cuyo proyecto nos ocupábamos en nuestra crónica última. Por cuestiones crematísticas el desdoblamiento de la carretera de Tarragona al Faro de Salou, ha sido también desdoblada, en dos proyectos parciales. El primero de ello corresponde al tramo comprendido entre el comienzo actual de la autovía y la vía del ferrocarril, mientras el segundo proyecto corresponderá al trayecto desde el paso superior sobre la vía férrea hasta su enlace con la carretera.

La primera de las obras, cuyo presupuesto sobrepasa los 12 millones de pesetas, tiene un plazo de entrega fijado para el próximo día 16 de Julio. Discurrimos por el lugar de los trabajos el pasado domingo y las obras llevan la marcha prevista, esperándose que serán entregados dentro del plazo estipulado. Máxime cuando la afluencia turística hará cada vez más necesaria la utilización de este trayecto, con la consiguiente eliminación de peligrosas curvas, junto a la valla de cierre de la Universidad Laboral, cuyo emplazamiento ha sido modificado en algunos tramos.

El proyecto complementario de la obra realizada, no será otro que la prevista prolongación, con una inversión aproximada de otros 12 millones de pesetas. Nada podemos afirmar respecto a esta cuestión, en cuanto a su ejecución se refiere, pero no sería de extrañar que el año próximo se procediera a la convocatoria del correspondiente concurso subasta, todo ello sujeto a consideración, de conformidad con las posibilidades económicas.

Tratando asimismo de carreteras, diremos que en el Pleno último de la Diputación, se adjudicaron definitivamente los siguientes proyectos:

1.º — Acondicionamiento de la carretera de Ulldemolins a Vimbodí por Vilanova de Prades y Vallclara con ramal a Prades, por importe de 4.500.000 pesetas.

2.º — Mejora del firme de la carretera de Torre de Fontaubella a Pradell y rampa de acceso a este último pueblo, cuyo presupuesto alcanza la suma de 1.490.000 pesetas.

3.º — Construcción de la carretera de Vinebre a García, presupuestada en 17.580.000 pesetas y.

4.º — Mejora del firme de la carretera de Alcover a Capafonts, a la carretera de Vilaplana a Prades con Montreal, El Bosquet y L'Aixabega, por un total importe de 1.500.000 pesetas.

Por cierto que en la de Vinebre—García, han surgido asimismo dificultades para la ocupación de terrenos en este último término municipal, disponiéndose con extemporáneas resistencias que sólo entorpecen y demoran la realización de la obra, sin resultado práctico alguno. — PETROFILO.

AUTOVIA SALOU - REUS

Mañana, a las doce del mediodía, tendrá lugar en el Palacio Provincial y bajo la presidencia del Presidente de la Diputación, señor Clua Queixalós el acto de adjudicación de las obras de construcción de la autovía Salou—Reus en el tramo comprendido entre la Plaza dels Estanys y el Cruce de Cuatro Carreteras. Son seis en total las empresas que se presentan al concurso-subasta, dada la importancia de la obra, cuyo presupuesto asciende a 29 millones de pesetas. En realidad la autovía futura, es prolongación del tramo Tarragona—Salou. El objetivo del proyecto no es otro que eliminar definitivamente los pasos a nivel del “carrilet” y ferrocarril general de Valencia—Barcelona, que tantos entorpecimientos ocasiona, particularmente en el curso de la temporada estival cuando a la afluencia nacional se une la masiva extranjera. El problema arduo, discutido en repetidas ocasiones el de la supresión propugnada, cuya solución viene impuesta por la autovía que nos ocupa, oficialmente denominada “Proyecto de accesos a Salou desde la Carretera Nacional 340”. Ha tenido que intervenir el Consejo de Ministros, declarando la obra de urgencia a efectos de expropiación directa, porque aquí nadie da el brazo a torcer. Todo el mundo desea que se realicen trabajos de urbanización y mejora siempre y cuando no lesionen sus intereses, por mínimos que sean. Aquella casita, “l’hortet”, la simple higuera, son sagradas para el dueño que no percibe el sentido social de la propiedad. De ahí estas resistencias y la paciencia de la

Diputación en negociaciones interminables hasta que se ha dicho “prou” y ahí esta el acuerdo en Consejo de Ministros que faculta a la Corporación la ocupación inmediata de los terrenos independiente de las indemnizaciones que, en su día, serán satisfechas. Como decíamos no ha mucho, es ahora la Diputación quien tiene “la paella pel mànec”. Avilado estaría el país si no dispusiera de estos recursos legales. Todo serían pleitos y dilaciones al compás de unos intereses creados.

El caso es que el proyecto será adjudicado mañana, para dentro de un año tener la obra a punto. Este verano todavía sufriremos los cierres del paso a nivel, pero les aseguramos que será el último, por cuanto una vez adjudicado el proyecto se imprimirán a los trabajos la celeridad necesaria para tenerlo a punto el verano próximo o tal vez, por Semana Santa del 71. Todo ello coincide con la realización de los trabajos de prolongación de la autovía Salou—Tarragona a partir de Dow Unquinesa hasta la vía del ferrocarril de Valencia, cuyo plazo de entrega esta fijado para el día 16 de Julio próximo. Como saben Vdes. constituye la primera fase del proyecto, pues la totalidad del mismo supone prolongar la autovía hasta la carretera general, junto al cruce de Torreforta. Una segunda fase acometerá el resto de la obra, si bien lo más importante era eliminar los peligros junto a las curvas y valla de cierre de la Universidad Laboral.

PETROFILO.

ORDENACION DE LA ZONA VIARIA

—I—

A juzgar por la marcha de las obras, RENFE va a transformar nuestra Estación en uno de los núcleos ferroviarios más importantes del país. El hecho de erigirse Tarragona en punto de enlace de las vías Madrid-Barcelona y Barcelona-Valencia, se traduce en un movimiento ferroviario que seguirá incrementándose a medida que se haga cada vez inoperante el camión y el turismo, debido a la congestión automovilística. Otro factor no menos decisivo para la ampliación de vías es la electrificación que finaliza en Tarragona por lo que a la línea de Valencia se refiere, obligando a la formación de los llamados trenes naranjeros con destino al mercado exterior. Con decirles que en la presente temporada, prácticamente finalizada, han sido superadas las 600.000 toneladas de naranjas de paso por Tarragona, está dicho todo. Porque no es solamente su circulación estricta que carecería de importancia, sino la obligada detención para formar los convoyes eléctricos hasta la misma frontera e incluso para sus puntos de destino. No olvidemos tampoco, la formación de trenes cisternas con destino a los mercados del interior, al que no es ajeno Madrid, a base de la recepción de productos petrolíferos procedentes de Escombreras. Todos estos factores, debidamente aquilatados, unido a la propia dinámica expansiva de la industria tarraconense y de su zona de influencia, han sido debidamente estimados por RENFE para llevar a cabo una serie de obras de ampliación y mejora de servicios, actualmente en plena ejecución. Trabajos que sobrepasan los 70 millones de pesetas y que, entre otros proyectos, han determinado la supresión de los antiguos muelles de carga y descarga junto al Balcón del Mediterráneo para aprovechar el terreno extendiendo nuevas vías. Aquella esperan-

za pues de los tarraconenses, de dejar sólo los railes estrictos de la doble vía hasta Barcelona, se han volatilizado definitivamente ante las crecientes necesidades de nuevos espacios. La Estación está muy bien en el lugar donde se encuentra, porque no crea problemas a la expansión urbana de Tarragona. Pero esta estación, estas vías, pueden mejorarse sensiblemente a la vista pública, ya nosotros tratamos de defender de la adulteración, la amplia panorámica marítima que desde lo alto se divisa.

Otra de las cuestiones planteadas como consecuencia de los planes de ampliación y reforma ferroviarios, es la definitiva ordenación del sector comprendido entre la Estación y la Comandancia de Marina. Viejos solares, inaprovechados y de cuya urbanización se hará cargo el Ayuntamiento, según se desprende de uno de los acuerdos de la última reunión de la Comisión Permanente. Tratamos pues de delimitar perfectamente la zona viaria de la urbana y es la propia RENFE la que brinda la colocación de nueva valla de separación que sustituya a la antiestética pared actual. Asimismo cabe destacar el hecho de que serán ganados terrenos al mar para facilitar un paso de diez metros de anchura entre las vías y las propias aguas. Para ello han sido retirados unos bloques romanos, arrojados el pasado siglo como escollera y se espera en breve, el comienzo de tales obras, integradas en la totalidad del conjunto. Se trabaja pues en la Estación y sus alrededores, con la dotación de nuevos andenes y servicios y pasos inferiores sobre las vías, para retirar de una vez el puente de madera, colocado de manera provisional en junio de 1952 cuando pasaron por vez primera los trenes directos por la Ciudad a raíz de la puesta en servicio de las obras de la doble vía Reus-Tarragona.

PETROFILO

PLAZA IMPERIAL TARRACO

Poco a poco la Plaza de la Imperial Tarraco va adquiriendo su forma definitiva. Proyectada en 1922 al amparo del Plan de Ensanche de la Ciudad, el escaso valor de los terrenos facilitó no solo la prolongación de la Rambla, obligado dadas las características del primitivo trazado, concebido en 1854, sino también la proyección del amplio rondel. Una plaza que tiene las mismas características que la Calvo Sotelo de Barcelona, en plena Diagonal. Han pasado casi cincuenta años desde que aquellos afanes, al parecer quiméricos, cobraran plena actualidad. Pero la expansión urbana dirigida como una flecha hacia las orillas del Francoí, ha valorizado cada día más aquel sector que, sin ninguna duda, será el centro urbano de la Tarragona del año 2.000.

En el transcurso de los últimos diez años se han llevado a cabo diversas obras, iniciándose con el desvío de la carretera de Valls, cuando, con ocasión de las Fiestas del Centenario de la Rambla en 1954, fue pavimentado el acceso a la población. A esta primera obra, básica para su futuro, siguió luego el definitivo vallado de conformidad con las proporciones aprobadas por el Ayuntamiento en 1922. Poco después se procedía a la realización de la jardinería, formando bella fronda que ocupa el espacio central, con la iluminación de la plaza y plantación de arbolado, junto a las aceras los mismos plátanos, plantados en 1927 cuando se trazo la futura Avenida de Cataluña y trasladados luego al procederse a su arranque para

facilitar la concepción urbanística actual que impone dos amplias calzadas con seto en medio para facilitar la circulación en ambas direcciones.

Han crecido los árboles, construido los primeros edificios —el Gobierno Civil, el Colegio La Salle, Jefatura del Movimiento y dos de carácter privado— y otros proyectos apuntan decididamente hacia la nueva Diputación, en el solar recayente con la Avenida de Roma y la sede central de la Caja de Ahorros Provincial, en terrenos lindantes con la Avenida Prat de la Riba, separados ambos por la Calle del Tercio de Montserrat. Detalles tan espectaculares como la iluminación del arbolado ha configurado mayor espectacularidad al conjunto, con los tres mástiles y pavimentación de las aceras, pues no se olvide que constituye la mejor entrada a la población de todo aquellos vehículos que proceden de Valencia, Salou o Reus.

Esta obra, va a ser completada, mediante la pavimentación de la totalidad de las aceras —a fin de eliminar de una vez tanto camión estacionado—, instalación de agua potable y dotación de servicios. Precisamente en el último Pleno Municipal se trató ampliamente de ello, aprobándose el proyecto y la propuesta del concurso-subasta por un total importe de 4.116.693 Ptas. Es de esperar que una vez adjudicados los trabajos, se procederá al comienzo de la obra que podría finalizar dentro del presente año, a fin de inaugurar la definitiva urbanización e iluminación de la Plaza, coincidiendo con la noche de Navidad. — PETROFILO.

ACL_16/06/1970_638

EDIFICIO TORREFORTA

El edificio Torreforta, singular no por el número de sus plantas, sino por constituir la casa matriz del barrio, entra de lleno en el interés municipal. El concejal don Martín Fortuny García, en el curso de la última sesión plenaria, presentó a la consideración del Consistorio, una moción en la que solicitaba la contribución del Ayuntamiento para rescatarlo de la incuria y abandono. Construido a mediados del siglo XVIII tenía una finalidad agrícola unida a una función militar, pues se erigía en guardia de las huertas del Francolí y constituía lugar avanzado, equidistante de dos vías principales cuales eran y continúan siéndolo la carretera de Valencia y la llamada Vía Amalia, actual carretera de Reus. El edificio permaneció impertérrito a lo largo de los años, resistiendo perfectamente el asalto de 1811 y las consecuencias de nuestra guerra, pues no se olvide la proximidad de los depósitos de Campsa objeto de hostilización aérea, algunos de cuyos proyectiles cayeron en sus alrededores.

Aquellos promontorios de "tapassot" donde sólo crecían la clásica garriga tarraconense, unido a algunos cultivos de algarrobos —la riqueza agrícola— con sus avellanas y hostaliza continúa explotándose en el fondo del suave valle—, toda la amplia zona, en definitiva se ha visto radicalmen-

te transformada al comás del proceso de industrialización que experimenta la Ciudad. Timidamente el año 1948, aparecieron las primeras construcciones al amparo del Patronato Cardenal Arce Ochotorena, bautizadas con el nombre del Alcalde Sandoval Panasachs, fallecido en accidente de aviación, siguiendo después los bloques de la Obra Sindical del Hogar y las aportaciones privadas. Aquel pequeño barrio, se ha convertido hoy en un núcleo de población de 15.000 habitantes, el quinto de la provincia, después de Reus, Tortosa y Valls con la serie de exigencia que supone la creación de un pueblo nuevo. Afortunadamente poco a poco está siendo dotado Torreforta de los servicios considerados básicos, prosiguiendo la obra, según se desprende de los acuerdos últimos relacionados con la pavimentación de calles, después de la construcción de la red de alcantarillado.

El anteproyecto, presentado por el señor Fortuny García, supone la adquisición del inmueble para albergar la Oficina Delegada Municipal, previa la reconstrucción de salas y dependencias. Asimismo existe el propósito de instalar un pequeño museo, servicios de vigilancia, biblioteca y otras dependencias hasta completar el conjunto que no abriga otro propósito que el rescate del notable edificio para incorporarlo al acervo histórico de la ciudad.- PETROFILO

ACL_05/07/1970_640



1970_AFC_07

«PONT VELL» SOBRE EL FRANCOLÍ

La entrada en servicio del "Pont Vell" sobre el Francolí ha puesto una vez más de manifiesto la necesidad de su modernización y mejora. Cuando, hace una semana, el Gobernador Civil cortaba la cinta simbólica, dándose paso a la circulación rodada, un problema quedaba automáticamente paliado en nuestra Ciudad. Y decimos paliado que no resuelto, porque el del tráfico no puede resolverse ni lo resolverá nadie. El hombre puede fabricar los artilugios que quiera —ha descubierto la técnica de la automatización—, pero lo que no puede crear son espacios. Y como las fábricas de vehículos operan más deprisa que el trazado de nuevos viales y disposición de terrenos, de ahí el creciente déficit con los consiguientes efectos, sobre el desenvolvimiento de las poblaciones.

La modernización del puente ha significado un esfuerzo para el Ministerio de Obras Públicas y Ayuntamiento. Era una lástima disponer de un paso sobre el cauce del río inaprovechado desde el momento que entró en servicio el "Pont Nou". Construido en 1878, en sustitución del puente destruido con ocasión del tristemente célebre "aiguat de Santa Tecla", ha resistido el paso de los tiempos y la furia de los hombres hasta que los accesos de carga obligaron a su cierre definitivo, permaneciendo varios años vedado al tráfico. La solución para ponerlo nuevamente en servicio no era otra que desmontar la plataforma metálica, calculada para el paso de carros y no grandes camiones, y sustituirla por otra de vigas de cemento armado. Afortunadamente estribos y sillares fueron contruidos a conciencia, todos ellos de piedra picada, para posibilitar la propugnada sustitución. Adjudicada la obra y realizada en rápido plazo —seis meses antes del fija-

do en el pliego de condiciones ha sido entregada por la empresa constructora—, todo el interés estribaba en ponerla en marcha dentro del presente verano. Así se ha conseguido, dando paso a los primeros vehículos, tras el acto inaugural.

Para el tránsito que se dirige a la zona portuaria, el modernizado puente cobra el mayor interés. Particularmente afecta a los grandes camiones que procedentes de Reus se dirigen al puerto para efectuar operaciones de carga y descarga de mercancías. El intenso tráfico portuario canaliza buena parte de los productos importados y exportados con destino o procedentes de Reus y comarca. Utilizando el paso inferior sobre la carretera general Valencia—Barcelona— que requiere un ensanche de calzada atendida su creciente utilización—, el nuevo trazado facilita un cómodo acceso al puerto, en general, y el Muelle Transversal, en particular, que es el destinado a la recepción de mercancías a granel. Asimismo facilita el paso de peatones y vehículos descongestionando la Avenida de Roma, particularmente útil para quienes tienen sus lugares de trabajo en el conjunto, de almacenes e industrias surgidas en torno a la zona portuaria. Cumple la misma función que el Puente de Armas en la zona Este, si bien el "Pont Vell" sobre el Francolí resulta de utilización intensiva a lo largo del año cuando el paso superior sobre la vía del ferrocarril adquiere sólo actualidad en los meses de verano.

Esta aportación conjunto del Estado y Municipio, cifrada en once millones de pesetas, constituye el primer paso que permite la ordenación completa de la Avenida de Ramón y Cajal y en su día, la ampliación del trébol en terrenos entre ambos puentes. — PETROFILO.

ACL_13/08/1970_641

PROLONGACION DE LA AUTOVIA

Definitivamente se ha dado un buen paso en los trabajos de prolongación de la autovía Tarragona-Salou con el desarrollo del proyecto de desdoblamiento de la carretera de Tarragona al Faro entre su origen y enlace con la autovía a la altura de la factoría Dow-Unquinesa. Y decimos que el paso ha sido importante no solo por la obra realizada sino por la que se proyecta en un futuro más o menos próximo. Futuro supeditado a las posibilidades económicas de la Diputación Provincial, que no acaricia otra meta que el completo enlace con la Carretera Nacional de Valencia-Barcelona. Coincidiendo con el 18 de Julio se dio vía libre a la circulación de vehículos en el nuevo tramo hasta el paso superior sobre la vía del ferrocarril. La segunda etapa permitirá la culminación de la obra, mientras asistimos al pronto comienzo de los trabajos de prolongación de la autovía de comunicación rápida en dirección a Reus a partir de la Plaza dels Estanys. Hasta el cruce de Cuatro Carreteras podrá perfectamente circularse en el curso del verano próximo, si todo se desenvuelve de conformidad con lo previsto. Es muy importante la supresión de los pasos a nivel del "carrilet" y vía normal a la entrada de Salou no solo por las molestias que ocasiona sino por los embotellamientos constantes que repercuten sobre la totalidad del tráfico por el interior de la población, en particular en la zona antigua, limitada por la vieja Aduana y la calle mayor. Con una inversión estimada en otros

12 millones, se puede concluir la obra hasta las proximidades del cruce de Torreforta, mientras los 29 millones siguientes permitirán el libre tránsito hasta el cruce. Con la plena realización de ambos proyectos, unido a la carretera rápida construida por el Ayuntamiento de Vilaseca en colaboración con la Diputación y puesta en servicio la primavera última, coincidiendo con el Domingo de Ramos, la red de accesos a Salou, podrá estimarse prácticamente concluido. Faltará sólo acondicionar debidamente la ruta del litoral, ensanchándola donde sea posible para que toda la obra viaria se halle en perfectas condiciones.

Máxime, también cuando se procede al acondicionamiento del paseo del mar a partir de Salou en dirección a Cambrils, mediante la contrucción de un murete que separará la calzada de las arenas de la playa, permitiendo también el pacífico deambular de veraneantes y vecinos a través de amplia acera con barandilla. A la obra se le imprimirá la celeridad debida en el transcurso del invierno próximo, a fin de que Salou, la próxima temporada, tenga definitivamente resuelta esta cuestión. Una cuestión que exigiria la coordinación debida con el Ayuntamiento de Cambrils, a fin de unificar criterios en orden al acondicionamiento, presentación y ornato de la ruta costera, siguiendo el trazado del llamado camino vecinal que une ambos barrios marítimos.

PETROFILO.

ACL_16/08/1970_642

PUENTE Y PASEO

La puesta en servicio del Puente de Armas sobre la vía del ferrocarril de Barcelona ha puesto de manifiesto la utilidad de la obra. Con una inversión de 3.500.000 pesetas se ha logrado la solución ideal relacionada con una mayor fluidez en la circulación rodada para los vehículos que se dirigen a la Playa de la Rabassada. Nada decimos de la del Milagro, porque es obligatorio el tránsito a través del paso superior, para la Rabassada ha supuesto la definitiva utilización del Paseo Marítimo concebido como tal siguiendo parte del trazado del "Camí Vell de la Rabassada o dels Jans". Descongestionamos el tramo comprendido entre la salida de Tarragona y el barranco dels Ermitans, facilitando al conductor un cómodo acceso a ambas playas.

El Paseo no puede darse por concluido ni mucho menos, pues faltan todavía muchas cosas y detalles por arreglar. En primer término debe resolverse el cuello de botella junto al pontón del barranco de la Ermita de la Salud a fin de alinear definitivamente el tramo paralelo al terraplén de la vía del ferrocarril. En segundo término, deberá llevarse a cabo en el transcurso del invierno próximo una obra no menos urgente cual es la urbanización y acondicionamiento de la franja de terreno comprendido entre el Fortín de San Jorge, de propiedad municipal y las primeras fincas que siguen poco después. Admitidos escombros por espacio de varios años, se ha formado amplio terraplén, con las exigencias del correspondiente muro de contención. Puede obrarse un semicírculo de pérgolas de características parecidas a las del Parque del Milagro, con escalinata lateral

de acceso que salve el nivel existente. Prácticamente rematada la obra de embellecimiento de la zona central de la Punta con la construcción del pequeño estanque, aceñas desde el Puente hasta las mismas arenas del Milagro y la formación de pequeños espacios verdes, el pasillo de pérgolas con sus correspondientes bancos, es pura delicia y admiración de todos. Una obra similar puede depararnos el esfuerzo municipal junto a los muros del Fortín, debidamente protegidos, siendo de prever que, una vez cumplida la obra, actualmente en curso de terminación, proseguirán los trabajos hacia el lugar indicado.

Todo este proyecto debe acelerarse para ordenar el terraplén surgido como consecuencia del depósito de tierras y cascotes. Y decimos esto, por la simple razón de que aquello se ha convertido en un vertedero de basuras con el consiguiente desdoro y malos olores con peligro evidente para la salud pública. Se ha formado un estercolero precisamente al final de la recta que se inicia en la carretera de Barcelona, enfilando el Paseo a través del puente, con la secuencia de moscas y miasmas, agudizado a consecuencia de los fuertes calores de estos días. Sólo la debida urbanización de aquel rincón de la punta, puede solucionar la cuestión, mientras se estudia la forma de ampliar debidamente la recogida de los servicios de basura hasta la misma Rabassada. Porque si bien es verdad que en invierno la población es muy reducida, llegado el verano el vecindario se incrementa extraordinariamente con las exigencias correspondientes a la dotación de toda clase de servicios públicos. — PETROFILO.

NUEVA ESTACION

Completaremos nuestra información acerca de la nueva ordenación ferroviaria, con noticias relacionadas con la construcción de la nueva Estación en el mismo lugar que ocupa. Arreglados los nuevos andenes, construidas las marquesinas y los pasos subterráneos de protección, prolongado al andén central de manera que facilite el cómodo ascender y descender de los viajeros, la segunda etapa de este proyecto de acondicionamiento de la zona viaria, será el nuevo edificio destinado a estación. No de nueva planta, pero prácticamente la vieja estación actual sufrirá una radical transformación, pudiendo calificarla como enteramente nueva. Se aprovecharán las paredes maestras, pero la distribución de las distintas dependencias se hará de conformidad con las exigencias de la importancia adquirida a partir de 1952, cuando fue puesta en servicio la doble vía Reus—Tarragona y el consiguiente aumento en el número de usuarios del ferrocarril. A medida que se congestionan las carreteras y crece el parque automovilístico, el tren adquiere nuevos valores. Hubo un momento de aguda crisis, como consecuencia de la competencia del coche, pero ahora, asistimos, a un redrezo del ferrocarril y un aumento en el número de viajeros, por las causas antes apuntadas. En una revista italiana, leíamos no hace mucho el siguiente anuncio a toda plana y con llamativo dibujo: "Viaje en ferrocarril. Garantiza horario y le

sitúa en el punto más céntrico de las ciudades". No decía más el cartel aludido, pero era lo suficiente elocuente ante la congestión en el tráfico rodado por las carreteras, que obligó —hace unos días— realizar el trayecto Vilaseca—Tarragona en dos horas.

La nueva estación tendrá en cuenta estas circunstancias y el crecimiento industrial y demográfico de Tarragona, para proceder a una nueva distribución interior. Desaparecerán viejas dependencias y despachos a fin de aprovecharse más racionalmente el espacio existente y, en realidad, constituirá un nuevo edificio, sobre la base de unos muros construidos el pasado siglo.

La obra quedará completada, en cuanto a competencia municipal, con el nuevo trazado rotulado con el nombre de la Calle del Comercio que surge al compás de una serie de edificios construidos aprovechando los espacios existentes junto a las vías del ferrocarril. Desde el edificio que ocupa la Junta de Obras del Puerto hasta la misma estación, existe amplio sector sin ordenar que será convenientemente revalorizado por el Ayuntamiento a fin de establecer el debido enlace a partir de la Plaza de los Carros, evitándose el rodeo por la calle de Barcelona. Esto y una valla adecuada que separa la zona viaria de la urbana, permitirá arreglar definitivamente aquel sector mientras apunta el proyecto de cobertura.

PETROFILO.

ACL_29/08/1970_647

COBERTURA ZONA VIARIA

Por parte de RENFE han sido fijadas las bases de sostenimiento de la futura balastrada sobre el mar que constituirá el Paseo Marítimo, paralelo al Balcón del Mediterráneo. Los postes de la línea electrificada se han instalado de forma que permitan, en el día de mañana, llevar a la práctica semejante proyecto. Un proyecto susceptible de transformar radicalmente la zona este de la población, inmediata al casco urbano, facilitando la prolongación del Paseo en dirección a la Comandancia de Marina, como primera etapa que nos depare amplio recorrido hasta el Serrallo. Es más, por parte de la Alcaldía, se están realizando las gestiones precisas para el hormigonado de las bases de sostenimiento que, permitan proseguir después la obra. Técnicamente el proyecto no ofrece dificultad alguna. Se trata simplemente de dinero, de posibilidades para llevarlo a feliz término. Los ejemplos de la cobertura de la calle de Aragón en Barcelona y tantos otros, nos informan de su viabilidad. Pero somos conscientes de la inversión que supone semejante solución para embellecer adecuadamente la zona del Mirador y, de momento, el Ayuntamiento no está en disposición de acometer semejante obra. Pero bueno es que persista el empeño y se coloquen las bases indispensables que permitan, el día de mañana, llevarlo íntegramente a la práctica.

Lo que podríamos solicitar sería un estudio concienzudo relacionado con la valo-

rización de solares que, entonces si, en buena parte podrían financiarse los trabajos. Cuando nos expresamos en estos términos, tenemos la vista fija en el tramo de vía férrea comprendida entre la Calle de Mar y el Muelle de Costa o sea desde la Plaza de los Carros hasta Pere Martell. RENFE ocupa una cantidad de terrenos innecesarios que podrían muy bien traducirse en solares edificables siempre y cuando el Paseo Marítimo fuera prolongado mediante la cobertura de la vía. Paralela a la calle de Mar, podrían surgir un conjunto de bellas edificaciones con el telón de fondo del propio puerto. Partiendo de estas premisas entonces si que RENFE podría sentirse atraída a realizar la cobertura de la zona viaria con la contrapartida de unos solares que serían disputados dada su privilegiada situación sobre el Muelle de Costa y su orientación con respecto al curso del Sol.

Repetimos que es cuestión de mucha envergadura, que exige la realización de los estudios necesarios, pero factible habida cuenta la colaboración municipal en este sentido. Desde el Puente de Armas hasta el viaducto del Serrallo amplia balastrada, ofrece posibilidades insospechadas no solo para el mejor ornato y embellecimiento de la población, sino también para vitalizar una zona cual es la parte baja, con la edificación de amplia pantalla de viviendas paralela al mar. — PETROFILO.

ACL_01/09/1970_648

AUTOVIA DE CIRCUNVALACION

Numerosos eran los asuntos que figuraban en el orden del día de la sesión plenaria de la Corporación Municipal celebrada anoche. Pero, independiente de una glosa general, queremos destacar la cesión al Estado gratuitamente y libre de cargas de los terrenos necesarios para las obras del proyecto de Autovía de Circulación rápida, tramo comprendido entre la Avenida de Colón y acceso Norte de la Carretera Nacional 340, oficialmente denominada de Cádiz a Barcelona, por Málaga y Tarragona, la misma vía —la Aurelia— con la que los romanos se comunicaban desde Cádiz con Roma.

No es preciso insistir acerca de la necesidad de acometer semejante desvío, puesto en evidencia hasta la saciedad en repetidas ocasiones, pero sí destacar el esfuerzo que para el Ayuntamiento significa la realización de tan importante obra. Porque aparte la cesión de terrenos, debemos asimismo hacer hincapié a la serie de proyectos, cuya ejecución viene impuesta por el propugnado desvío. Por ejemplo, la prolongación de la Avenida de Cataluña —19 millones— es uno de ellos, como lo será la urbanización de la Plaza de la Provincia y la Avenida del Cardenal Vidal y Barraquer hasta su enlace con la de Roma, en las proximidades del puente.

Ultimado el proyecto y aprobado por Obras Públicas, poco a poco vienen sosla-

yándose la serie de trámites a los que no son ajenos la expropiación de terrenos. Unos terrenos supervalorizados por la expansión urbana que experimenta la población, pero imprescindibles para acometer los trabajos del proyectado desvío. Si así no fuera y de dar satisfacción a los propietarios afectados, les garantizamos a Vdes. que en este país y en muchos países no se haría absolutamente nada. Pero como el interés común prevalece sobre el privado, ahí está el acuerdo municipal de cesión gratuita de los terrenos. Una gestión y paso más que nos conduce a la resolución de un problema, agravado a medida que transcurre el tiempo y aumenta la circulación rodada. Porque hasta hace relativamente pocos años, eran los vehículos extranjeros que en la temporada estival producían extorsiones y atascos. Pero ahora, con el espectacular aumento del parque automovilístico propio, los inconvenientes pueden estimarse a lo largo de todo el año. No vamos a insistir con argumentos archisabidos y expuestos en repetidas ocasiones, pero sí destacar que el acuerdo municipal de anoche, a sabiendas del sacrificio que representa para el erario de "Ca la Ciutat", constituye uno de los pasos decisivos para que el Ministerio de Obras Públicas se disponga a emprender la obra. Una obra que debería declararse de urgencia a fin de hacer posible el tránsito por el desvío el verano próximo. — PETROFILO.

Autopista Barcelona - Tarragona

El Ayuntamiento ha acudido en sentido favorable a la información pública abierta por la Jefatura Provincial de Carreteras respecto al tramo Altafulla-Martorell de la autopista Barcelona-Tarragona. Vía de penetración hacia la franja del litoral mediterráneo, que tiene su continuidad debida por lo que al norte de Cataluña respecta con la actual puesta a punto del trayecto Masanet-Gerona, mientras, por el sur, una vez pasado Barcelona, se trabaja intensamente en el tramo Molins de Rey-Martorell. Tramo de autopista que enlaza directamente con el acceso libre a la Ciudad Condal, a partir del puente sobre el río Llobregat. Obra difícil y costosa la de Molins-Martorell, por cuanto obliga a la construcción de un gran viaducto sobre el río en el "congost", próximo al célebre "Pont del Diable". Una vez, haya alcanzado la autopista las puertas del Penedés —en realidad el "Pont del Diable", junto con nuestro Arco de Bará, constituyen los límites de la comarca vinícola— continuará por el valle del Anoia hacia Vilafranca. La misma ruta seguida por la Vía Aurelia romana y considerada como paso natural hacia las comarcas tarraconenses. El paso del Ordal era camino secundario, controlado a través del Portell y fue en tiempos de Carlos III que se habilitó como "cami ral" ejecutándose las obras de acceso a lo alto para descender después hacia el pequeño y diseminado pueblo. Fueron unas obras de terraplén macizas y completas, de iguales características a las del Coll de Balaguer que separa el Campo de Tarragona de las Riberas del Ebro, que todavía resisten el paso de camiones y turismos a través de un prolongado zig-zag.

Las etapas entre Martorell-Vilafranca-Vendrell de la autopista serán menos onerosas, por cuanto son mínimos los accidentes del terreno, permitiendo el plácido discurrir a través de las orillas del Anoia por San Sadurni. Viene después el trayecto comprendido entre Vendrell y Altafulla, prácticamente paralelo a la carretera general, próximo a la cadena de montañas que siguen la franja costera y desde esta última población, deriva hacia el interior pa-

ra finalizar en el desvío Salou, una vez pasada la carretera que une el barrio de Vila-seca con Reus. Tarragona tiene el primer desvío, en la carretera de Valls, proximidades del Acueducto Romano, instalándose después dos desvíos más —uno para Reus y otro para nuestra Ciudad—, junto a la carretera Tarragona-Reus, en las inmediaciones del campo de aviación. Y entonces si que debe entrar en los planes de ordenación y acondicionamiento la ampliación de la recta que nos une con la vecina población, insuficiente para absorber el creciente tráfico. Se nos informa que la obra de la autopista estará concluida hasta Salou en 1975 o sea dentro de cuatro años, tiempo suficiente para modernizar y ampliar el tan necesario como peligroso tramo.

PETROFILO.

ACL_02/10/1970_653

NUEVA ESTACION

En vistas a la visita del Ministro de Obras Públicas, en principio prevista para el próximo mes de noviembre, realizo un viaje de inspección a nuestra Ciudad el Jefe de Zonas de RENFE, Sr. Debesa a quien acompañó el Alcalde señor Vilar y técnicos de la compañía. El motivo del desplazamiento no era otro que estudiar la marcha de los trabajos actualmente en curso de ejecución y las posibilidades de supresión del paso a nivel de la Playa del Milagro.

En primer lugar diremos a ustedes, que la Estación está siendo radicalmente transformada. Si tienen ocasión de desplazarse hasta el lugar, contemplarán las obras llevadas a cabo y aquellos trabajos complementarios a fin de transformar el viejo caserón en amplio y moderno edificio. La fachada está cambiada procediéndose actualmente a la sustitución del estuco y ladrillo por contraplacados de piedra que la confieren mayor nobleza. Asimismo en las dependencias interiores, se gana un espacio cada día más conveniente habida cuenta el aumento de actividades relacionadas con un mayor volumen en el tráfico de viajeros y mercancías. Pisos altos vienen siendo divididos, desapareciendo antiguos despachos de facturación completamente superados. También será transformado el vestíbulo, imprimiendo mayor modernidad a un conjunto que casi alcanza la antigüedad de un siglo.

La zona viaria, inmediata a la estación está siendo completamente renovada y ampliada a fin de acoger nuevos trenes con mayores unidades. Desaparecerá el problema de la longitud de los expresos, cuestión que se traducía en que en muchas ocasiones los viajeros debían descender en la estación de Reus, por insuficiente muelle en la de Tarragona, pues quedaban margi-

nados los vagones. Serán considerablemente ampliados como se construirán también pasos inferiores, desapareciendo de una vez unas instalaciones de madera provisionales colocados en 1952 a raíz de la inauguración de las obras de la doble vía y el consiguiente paso de los trenes directos por nuestra Ciudad. Existe asimismo el proyecto de construcción de marquesinas para preservar a los usuarios del ferrocarril de las inclemencias del tiempo y en su conjunto, tanto la estación como la zona viaria inmediata será completamente mejorada.

Singular interés tiene para nosotros, todo cuanto afecta a la posible supresión del paso a nivel de acceso a la Playa del Milagro. Construida en su día la carretera a partir de la de Barcelona y mejorado el tramo con la puesta en servicio del nuevo puente de armas, ahora se plantea abiertamente semejante cuestión. La supresión de un paso a nivel es beneficioso para RENFE que automáticamente elimina gastos de personal, pero en este caso exige del Ayuntamiento la instalación de una pasarela para facilitar el paso de bañistas hacia las arenas de la playa. En un principio estos planteamientos mutuos pueden ser resueltos mediante la cesión al Municipio de los terrenos del antiguo depósito de máquinas y el amplio triángulo hasta el terraplén del viejo camino de acceso. La reversión al patrimonio ciudadano de tales terrenos, permitiría al Ayuntamiento proceder a la completa urbanización del Milagro, iniciándose con ello la política de mejora definitiva de nuestras playas, mediante la ejecución de proyectos bien concebidos, encaminados a revalorizar el principal de los atractivos turísticos con que cuenta la población. — PETROFILO.

Problema en vías de solución

— I —

Mediante nota de la Alcaldía y a través de las propias manifestaciones del señor Vilar Guix en el transcurso de la sesión plenaria, celebrada anteanoche, se nos anuncia que han sido demolidas la totalidad de las barracas, situadas en ambos márgenes del río Francolí, entre el "Pont Vell" y el del ferrocarril. Hemos seguido paso a paso la labor de derribo, iniciada aprovechando el momento psicológico favorable de la pequeña crecida del río en las jornadas del 11 y 12 de Octubre pasado. A pesar de la aparatosa corriente, nos manifestaba ayer un labrador de la huerta tarraconense, el Francolí no llegó, ni con mucho, a amenazar seriamente los cultivos inmediatos, dado que cesó de llover cuando existían posibilidades de inundación, después de encontrarse la tierra totalmente saturada de humedad tras la pertinaz sequía. Pero como sea que las barracas se habían extendido hasta el mismo cauce principal, las aguas inundaron enseguida las primeras viviendas. Momento favorable bien aprovechado por nuestras Autoridades para ordenar su demolición en evitación de mayores males, pues está en el ánimo de todos el recuerdo de las inundaciones de Tarrasa y Rubí y el tristemente célebre "aiguat de Sant Lluç" que cubrió de luto y ruina el Barrio Marítimo del Serrallo en la noche del 18 de Octubre de 1930, cumplidos ahora cuarenta años. El hombre ocupa unos terrenos que pertenecían al río y esta circunstancia constituía un peligro constante, como en repetidas ocasiones habíamos denunciado en estas

mismas columnas. Y como a la Naturaleza no se le engaña, se hacía necesario proceder a la demolición de chabolas, obrando en defensa de sus habitantes.

De ahí su precipitado traslado a los bajos de la Plaza de Toros seguido inmediatamente de su asentamiento en el Preventorio Marítimo de La Sabinosa. Mas de la mitad de los moradores optaron por trasladarse a los barrios de Bonavista y Torreforta, mientras otros lo hacían hacia pisos situados en el casco urbano y algunos, mediante el pago del billete del ferrocarril, marcharon a sus puntos de destino. El resto se encuentran ahora en el antiguo Preventorio donde el Ayuntamiento ha realizado las obras de acondicionamiento necesarias en las distintas naves. Incluso se han aparedado las alcantarillas de los puentes, recayentes al Museo de la Necrópolis para evitar que puedan ser habitadas en lo sucesivo, prosiguiendo ininterrumpidamente la obra de derribo iniciada a partir del lunes día 12 de Octubre y concluida el pasado 3 de Noviembre. En menos de tres semanas se ha dado cima a esta labor. A su vez y debido a las gestiones directas del Gobernador Civil cerca del Ministerio de la Vivienda ha sido concedido un crédito de 500.000 Ptas. destinado a muebles y enseres domésticos con destino a los damnificados. Ayer una gran hoguera junto al Pont Vell consumía los materiales combustibles abandonados bajo la vigilancia de un retén de bomberos, dada la proximidad de los depósitos de CAMPSA, las instalaciones de gasómetro y otras industrias, mientras potentes máquinas comenzaban la explanación del terreno. — PETROFILO.

PROBLEMA EN VIAS DE SOLUCION

— y II —

Instalados los habitantes evacuados de las márgenes del Francolí en las naves del Preventorio de La Sabinosa, debidamente acondicionadas para ello, se plantea el segundo de los problemas, cual es el del albergue definitivo. Es evidente que la utilización de aquellas instalaciones será solamente para el tiempo justo en que se proceda a su traslado hacia los barracones pre fabricados metálicos que se espera lleguen, como aportación del Ministerio de la Vivienda para paliar los efectos de la evacuación. En terrenos de propiedad municipal serán instalados los barracones indicados como fase intermedia hacia el definitivo asentamiento. Se calcula en un cuarenta por ciento los habitantes evacuados de las chabolas, mientras el sesenta por ciento restante se ha acomodado en diversos barrios de la ciudad, otros han optado por reintegrarse a sus pueblos de origen y unos terceros han marchado hacia poblaciones del área barcelonesa. Este cuarenta por ciento pues, habitante en La Sabinosa, será debidamente instalado en barracones metálicos hasta tanto no se acomete la construcción de viviendas.

Para ello se están realizando las gestiones en orden a la adquisición de terrenos para ofrecerlos a la Obra Sindical del Hogar, encargada de levantar varios bloques por un total de 300 viviendas de tipo social. Este proyecto, prácticamente redactado, se espera podrá hacerse efectivo a partir de primeros de año, permitiendo una gradual ocupación a medida que finalicen los trabajos. La cuestión pues está encauzada y, es de esperar, que dará los resultados apetecidos, pues las gestiones realizadas de una parte y el acómado de habitantes del Francolí por su cuenta ha simplificado la cuestión. Mejor que simplificado diríamos clarificado, porque la realidad era que se desconocía exactamente el número de vecinos afectados a quienes debía solucionarse el problema. Y demos gracias a Dios, por la

pequeña avenida del Francolí que fue un simple aviso para proceder con toda delicadeza, pero con la firmeza necesaria que aconsejaban las circunstancias a la evacuación y posterior derribo. Estos rios de tipo torrencial que dejan pasar años y años, sin apenas caudales, de tanto en tanto hacen de las suyas y se convierten en temibles, con devastadores resultados y secuela de víctimas. Defendiendo las vidas de los propios habitantes, se ha llevado a feliz término una operación, ininterrumpidamente sostenida a lo largo de las tres semanas últimas.

Estos días, una hoguera viene consumiendo maderas y demás materiales combustible, mientras se procede a la explanación de los materiales de derribo que serán recubiertos por gruesa capa de tierra. Nos decía el Teniente de Alcalde, Presidente de la Comisión de Gobernación, Sr. Elías Riera que al definitivo derribo seguirá la ordenación de ambas márgenes del Francolí, en estrecho contacto con la Comisaría de Aguas del Pirineo Oriental y los Servicios del Patrimonio Forestal del Estado. Se trata de devolver a la naturaleza aquella zona adulterada por la mano del hombre y para ello, una vez arreglado conveniente, se procederá a la fijación del cauce con la masiva plantación de chopos y otros árboles de crecimiento rápido, mientras por parte de los Servicios de Jardinería Municipal, una plantación de césped, facilitará el crecimiento de una pradera destinada a la reposición de parterres.

Y como última advertencia se impone el establecimiento de una vigilancia rigida para evitar el asentamiento de cualquier barraca. Entre los derribos, traslados, acondicionamiento de La Sabinosa, arreglo de las márgenes del Francolí y otros trabajos, nos manifestaba el propio Sr. Elías que el gasto municipal sobrepasará los dos millones de pesetas. Es preciso pues que tal estado de cosas no se repita, solucionando el problema de una vez, de conformidad con los proyectos acariciados. — PETROFILO.

ESTACION Y SUS ALREDEDORES

Nuevas noticias aporta la exposición del Alcalde en el Pleno último de anteanoche relacionadas con las obras de ordenación ferroviaria que lleva a cabo RENFE en la zona de la Estación. Además de lo expuesto en nuestras crónicas últimas y en el reportaje de nuestro compañero Torrón, el Sr. Vilar Guix fue más explícito al informar ampliamente a la Corporación Municipal acerca de los planes y propósitos ferroviarios. Conocidas las obras de mejora de andenes, tendido de nuevas vías para acoger el creciente tráfico, particularmente cuanto se relaciona con la exportación naranjera, se nos manifiesta que en la nueva Estación, surgiendo en estos momentos sobre el viejo caseron ochocentista, se ha tenido en cuenta un aspecto perturbador de su pulcritud, cual es la facturación de pescado fresco. De todos son conocidos los malos olores desprendidos, partiendo de unas instalaciones inadecuadas donde el pescado, elemento prontamente perecedero, se unía en confusa amalgama con otras mercancías. Pues bien, este aspecto sanitario —nauseabundo, mejor diríamos, particularmente durante el verano—, será resuelto mediante la construcción de una habitación especial, cuyas paredes estarán recubiertas de baldosin blanco para facilitar un riego intensivo todos los días, de forma que la pulcritud y limpieza, eviten hedores impertinentes. Este aspecto, unido a un vestíbulo amplio y acogedor, hermosa fachada, toda ella contraplacada de piedra de Alcover y granito, paso inferior sobre las vías —estrecho a nuestro criterio—, la construcción de marquesinas y toda clase de servicios,

convertirán a nuestra estación —no se olvide la función de antesala de la Ciudad —en una de las más bellas del país.

Y como es lógico, la contrapartida municipal esta siendo realidad con la nueva escalinata de acceso por el Zig-Zag en curso de ejecución y la urbanización de la Calle del Comercio, donde se espera y es de desear la colaboración de la Junta de las Obras del Puerto, por cuanto parte de los terrenos pertenecen al citado organismo. Pero lo más importante, es la ordenación de la vía pública junto a la fachada principal, donde se proyecta el trazado de una plaza que facilite el enlace con la calle de Orosio, mediante la expropiación de los terrenos necesarios. Estamos todavía a tiempo de realizar un proyecto, denunciado en diversas ocasiones a través de estas mismas columnas porque de nada serviría disponer de una digna estación sobre un marco esquelético. Tanto los almacenes como las casas inmediatas destruidas por los bombardeos aéreos tienen un valor muy relativo y carecen de problemas de inquilinos siempre complicados y engorrosos. La sensación de soledad que experimenta el viajero al traspasar el umbral del vestíbulo y encontrarse en una destartalada vía pública, desapareciera prontamente al dar paso a amplia plaza debidamente urbanizada y ornamentada con arbolado.

Y esta es, amigos, la tercera de las obras que deberá emprender el Ayuntamiento por su cuenta en calidad de contribución al proyecto que RENFE rematará dentro de un par de meses. — PETROFILO.

1971

“Los problemas en la ciudad se acumulan derivados de la propia dinámica expansiva. Aquel “dolce far niente”, hace años ha terminado y las cuestiones planteadas exigen prontas soluciones, para no quedar rezagados. Hasta hace relativamente pocos años, la iniciativa oficial superaba a la privada.

[...] Ahora nos encontramos en un momento de equilibrio, pues ambas iniciativas corren paralelas. Pero existe el peligro de que la vitalidad privada desborde la municipal y aparezcan en mayor escala la serie de cuestiones que entraña una expansión acelerada.”

Petrófilo, 07/03/1971, “Problemas de chabolismo”:

“Una crisis económica europea, el cierre de la frontera con Francia –hace veinticinco años así ocurría–, simples entorpecimientos fronterizos, una crisis interior, la conversión de nuestra divisa en moneda fuerte, son otros tantos factores que pueden incidir en el derrumbamiento de unos propósitos y el desvío de una clientela hacia otras latitudes. El turismo es sensible a cualquier contratiempo que se suscite por las causas que sean. Por tanto sería suicida edificar solamente sobre esta afluencia, nuestra expansión y desarrollo, cuando depende de tantos factores, muchos de ellos ajenos a nuestra voluntad.”

Petrófilo, 05/11/1971, “Industrialización y turismo”:

Reus-Tarragona, Tarragona-Reus, ¿tanto monta, monta tanto?

El desarrollo industrial supera al urbanístico dando lugar a una situación de cierto colapso en infraestructuras y servicios básicos, principalmente en los nuevos asentamientos tanto industriales como residenciales, siendo estos últimos, los más sensibles a estas carencias. Paralelamente, las dos industrias principales en el Camp, la petroquímica y la turística, entran en conflicto por la proximidad entre ellas y la importancia estratégica que ambas están consiguiendo. La Refinería es considerada como un factor negativo por la industria turística. Entre tanto, se debate sobre qué industria es la más apropiada, si la petroquímica o la turística.

ORILLAS DEL FRANCOLI

Interesantes por demás los planes municipales, respecto a la ordenación de las orillas del río Francolí, después de la eliminación de las barracas como consecuencia de los temporales del pasado mes de octubre. Y adquieren el mayor interés las manifestaciones de la Alcaldía, por cuanto nos señalan el camino a seguir en el tramo comprendido entre los puentes de la carretera de Valencia y los del ferrocarril. O sea desde el Pont Nou, hasta las proximidades del barrio marítimo del Serrallo se procederá al encauzamiento del río, mediante los trabajos de excavación necesarios, corriendo a cargo de técnicos del Patrimonio Forestal del Estado. El próximo Febrero serán iniciadas las obras que permitan el acondicionamiento debido de los terrenos, cuya plantación está prevista para el otoño venidero, atendidas las características del suelo y las exigencias de nuevas capas de tierra para sustraer de la vista pública los cascotes desparramados tras el derribo de chabolas. Ambas orillas quedarán prácticamente urbanizadas, devolviendo a la naturaleza lo que en realidad le corresponde y creando una pradera

Un prat, ben verd,
un Cel, ben blau

que escribiera Maragall, como una de sus más caras aspiraciones. Masa de arbolado de crecimiento rápido, dada la humedad y la fertilidad de los terrenos de aluvión, permitirán incorporar nueva zona verde junto a las aguas del río.

Estos proyectos —no debemos olvidarlo— que serán una realidad en el transcurso del presente año, obligan, por su parte, a resol-

ver el problema más acuciante cual es el destino de las setenta familias, provisionalmente albergadas en el antiguo Preventorio Marítimo de La Sabinosa. Se nos habló de un bloque de viviendas a construir por la Obra Sindical del Hogar en terrenos cedidos por el Ayuntamiento y en esta confianza estamos, porque lo que no puede prolongarse indefinidamente es este estado de provisionalidad en unas dependencias próximas a revertir al patrimonio provincial de la Diputación. La Corporación abraza varios propósitos —¿tal vez una Universidad de Verano, dependiente de la de Barcelona?— y precisamente por ello es llegada la hora de “pasar fil a l’agulla” y resolver la cuestión de los desplazados ocupantes de las barracas. Con ello se dará por finalizada una cuestión que ha venido preocupando desde hace tiempo y está en el ánimo de todos.

PETROFILO

ACL_27/01/1971_670

NUEVAS AULAS EN TORREFORTA

A tenor de la moción de la Alcaldía presentada en la sesión última de la Comisión Municipal Permanente, una ampliación de las Escuelas La Salle de Torreforta se perfila en estos instantes. Un grupo escolar surgido como consecuencia de la necesidad de encauzar profesionalmente a un alumnado y cuyos frutos son bien conocidos. El problema escolar en Tarragona, se resuelve gradualmente mediante la construcción de los locales adecuados. Mientras en Bonavista surge una Escuela Nacional de nueva planta, un centro similar se proyecta en el barrio de San Salvador. Asimismo se ha resuelto el problema de la escuela de la Casa Montoliu en la Calle de Caballeros —verdadera vergüenza para una sociedad opulenta—, mediante la instalación de aulas prefabricadas en el patio del antiguo Instituto, junto a la Calle de Augusto. Este traslado permite disponer libremente de la casa pairal de la noble familia, de cuyo tema nos ocuparemos en fecha próxima pues hay que dar paso a la Diputación para que ultime los trámites con los albaceas testamentarios de la propiedad del inmueble en orden a su adquisición y reconstrucción definitiva. Como saben nuestros lectores, la Corporación abriga el proyecto de destinarla a Museo de Arte Provincial y de ahí estos trámites últimos a los que no ha sido ajena

la evacuación de las clases ocupantes de la primera de las plantas.

Pero si interés tiene el anuncio de la Alcaldía de crear nuevas aulas en la Escuela La Salle de Torreforta, no menos importancia alcanza el propósito de inversión de 200 millones de pesetas con destino a nuevas escuelas. La batalla de la cultura se está dando en todos los frentes y no es éste el menos sensible. La ciudad se expansiona con las exigencias propias de un crecimiento acelerado. Aquellas previsiones que hace sólo unos pocos años tenían plena validez, se han visto plenamente desbordadas y los proyectos acariciados se tornan anacrónicos ante la realidad de los hechos. No puede desfallecerse en este empeño porque de la cultura depende el porvenir de nuestros hijos. Y como “civilización son calorías”, en boca de Jhon dos Passos, ahora que poseemos las calorías sigamos en pos de la civilización.

Por estas razones no nos cansaremos de apoyar firmemente todo cuando con la cultura se relaciona. En este caso concreto las nuevas aulas de Torreforta y las perspectivas de la importante inversión anunciada por el Alcalde en su discurso de constitución del nuevo Consistorio, que ofrecerán nuevos locales, mayores facilidades y una más grande efectividad en las tareas docentes. — PETROFILO.

ACL_19/02/1971_675

Avenida Ramón y Cajal

Las ciudades deben estar concebidas para vivir sus habitantes

La Avenida de Ramón y Cajal, entre el cruce con Prat de la Riba y el Francolí, adquiere mayor importancia de un tiempo a esta parte. Desde el mismo momento, en que fueron inauguradas las obras de acondicionamiento y reforma del "Pont Vell", en Julio del pasado año, el antiguo trazado de la carretera de Valencia merece una modernización y mejora que permita una mayor fluidez a la circulación rodada. La ampliación del puente ha derivado parte del tráfico que se dirigía hacia el puerto a partir del mismo cruce de Torreforta, descongestionando la carretera nacional 340 que tantas preocupaciones nos ocasiona con motivo de su paso por el interior. Pero la obra de renovación de la plataforma metálica por otra de vigas pretensadas hubiera resultado incompleta, de no procederse al acondicionamiento de la Avenida hasta la misma Rambla.

De ahí la aprobación municipal del proyecto de pavimentación e instalación de servicios por un importe de 3.346.241 pesetas que permitirá la sustitución del actual adoquín de la vieja carretera por una capa de conglomerado asfáltico facilitando la circulación de vehículos, pues actualmente sólo se han parcheado los lados de la ruta citada, aflorando de nuevo la piedra. A esta primera obra, cabrá añadirle los corres-

pondientes trabajos de iluminación mediante la instalación de farolas de báculo por un presupuesto total de 635.367 pesetas. El tramo objeto de mejora, comprende entre el cruce de Jaime I y las orillas del Francolí, faltando sólo la construcción de las correspondientes aceras para facilitar el paso de los peatones. Porque el sentido reverencial de la máquina que todavía priva en el ambiente, hace que muchas de las veces olvidemos lo más elemental cual es que las ciudades están concebidas para vivir sus habitantes y que, por tanto, las carencias de espacio ante la proliferación de automóviles no debe producirse en detrimento del hombre. Al paso que vamos, una de dos o desaparecen los vehículos de determinadas calles o los vecinos haremos —en realidad las hacemos ya— múltiples filigranas y equilibrios para desenvolvernos por la población. Bien está la pavimentación de la calzada de Ramón y Cajal como asimismo los pertinentes trabajos de iluminación, pero no olvidemos el paso de peatones —aceras en este caso— máxime cuando el terraplén convierte el lugar en zona peligrosa sobre todo en las horas nocturnas, pues los espacios resultantes entre el bordillo y talúd resultan sumamente angostos.

PETROFILO.

ACL_03/03/1971_677

Carretera Tarragona-Reus

Dado el elevado índice de circulación que registra y el formidable porvenir del Campo de Tarragona, esta ruta exige su transformación en autovía de circulación rápida

Debido a las ceremonias del traslado de los restos del General Prim a su reposo definitivo en el bello cementerio de Reus, varias han sido las ocasiones que hemos tenido para trasladarnos de una a otra población. Y como siempre hay tema que comentar, el tránsito a través de la recta de la carretera se ha visto en ocasiones, sino paralizado por la afluencia de vehículos, al menos obstaculizado. La carretera de Tarragona a Reus o de Reus a Tarragona, —tanto monta— es un punto negativo en el desenvolvimiento de nuestro Campo. Mientras la Diputación ha construido la autovía de comunicación rápida Tarragona—Salou y prosigue el trazado en dirección a Reus, hasta el cruce de Cuatro Carreteras, formando parte de aquel triángulo de autopistas por el que venimos porfiando desde hace tantos años, Obras Públicas permanece impavida ante un estado de cosas que se deteriora por momentos. Y no es que nos expresemos en sentido figurado, sino en el más puro de los realismos. La vía trazada en tiempos de la Reina Amalia, está exactamente igual como hace siglo y medio. Sólo el pavimento, ha sido sustituido por adoquín con el traqueteo y consiguiente desgaste de los coches. Fue una recta trazada, teniendo como punto de mira el airoso campanario de la Prioral reusense, que conserva la excavación inicial, con las obras de fábrica en piedra labrada y un firme pétreo que, en su primer tramo sustituyó, al de tierra a principios del presente siglo.

Mentiríamos si dijéramos que es uniforme por cuanto salva una serie de obstáculos desde la piedra granítica a la salida de Tarragona, pasando por el riego asfáltico, para proseguir con el pavimento blindado de los años 50, salvar perfecta-

mente a base de aglomerado asfáltico el tramo limitado por el campo de aviación, para enlazar después nuevamente con el adoquín hasta la entrada a Reus, con el paso superior sobre la vía férrea, construido por los años 40 con ocasión de las obras de la doble vía Reus—Tarragona y consiguiente paso de los trenes directos por la Ciudad, en Junio del 52. Toda esta amalgama de firmes —muchos de ellos con una fina capa asfáltica totalmente desconchada—, unido a la estrechez de la calzada se traduce en lentitudes y no pocos accidentes. Quienes, más propensas víctimas, son los eternos impacientes que no sufren el lento circular detrás de un mastodóntico camión. Es un desdoro de que una carretera de esta importancia se encuentre en las lamentables condiciones denunciadas. El comercio entre ambas ciudades se incrementa a medida que se expansionan y no olvidemos que las faenas exportadoras de los productos típicos de nuestra tierra —aceite, vino, frutos secos— se canalizan hacia el puerto a través de la ruta citada. Nada digamos de los terraplenes que hay que salvar sin protección de ninguna clase ni tampoco el cuello de botella a la salida de Tarragona antes de alcanzar el barrio de Torreforta.

Dado el elevado índice de circulación que registra y el formidable porvenir del Campo de Tarragona, esta carretera exige una transformación en autovía de circulación rápida, exactamente igual que la Diputación ha hecho entre nuestra Ciudad y Salou. Todo lo demás son meras soluciones transitorias que no resuelven problema alguno, sino que se agravan a medida que el tiempo pasa. — PETROFILO.

PROBLEMAS DE CHABOLISMO

No podemos permanecer indiferentes ante un estado de cosas que se prolonga en demasía.

El problema del chabolismo fue ampliamente tratado en el transcurso de la sesión plenaria municipal. Una reunión del Consistorio —la primera que celebraba tras la toma de posesión— que se prolongó hasta las once de la noche. Nada menos que cuarenta asuntos figuraban en el orden del día, muchos de los cuales fueron debatidos en el curso de la sesión de la Comisión Permanente Municipal, que precedió al Pleno. Los problemas en la ciudad se acumulan derivados de la propia dinámica expansiva. Aquel “dolce far niente”, hace años ha terminado y las cuestiones planteadas exigen prontas soluciones, para no quedar rezagados. Hasta hace relativamente pocos años, la iniciativa oficial superaba a la privada. Ahí está el caso de la Avenida del Conde de Vallengano para demostrarlo. Estaba escasamente edificada y la urbanización, inaugurada en 1954 con ocasión de las Fiestas del Centenario de la Rambla, alcanzaba la propia Plaza de la Imperial Tarraco, ordenada pocos años después. Ahora nos encontramos en un momento de equilibrio, pues ambas iniciativas corren paralelas. Pero existe el peligro de que la vitalidad privada desborde la municipal y aparezcan en mayor escala la serie de cuestiones que entraña una expansión acelerada. Por esto todo el interés nuestro debe ceñirse a seguir el paso marcado por ambas iniciativas, para un desarrollo armónico de la comunidad.

Uno de los problemas derivados del progreso industrial y turístico es el chabolismo. Cuestión aguda acerca de la cual, el Padre Badell, del Secretariado Gitano, puede escribir largo y tendido porque la vive en su propia carne. Y decimos aguda por las especiales características de las familias afectadas. En la actualidad existen dos barrios de barracas: el de Entrevías y las situadas en la pronunciada pendiente de Casablanca. Un tercer barrio fue eliminado en

octubre del pasado año como consecuencia de la avenida del Francolí que amenazaba la integridad física de sus moradores. Nos referimos a los núcleos surgidos en ambas orillas entre los puentes de la carretera de Valencia y los del ferrocarril. Fue un caso de emergencia que obligó a una pronta evacuación, trasladando sus moradores al Preventorio Marítimo de La Sabinosa, mientras otros se acomodaban en distintas casas particulares, mediante la adquisición de viviendas, en régimen de alquiler o al amparo de algún familiar.

Precisamente en estos momentos, los esfuerzos municipales se encaminan a resolver el problema planteado con los habitantes de La Sabinosa, mediante la adopción de medidas adecuadas que desconocemos en estos momentos porque no fueron revelados por la Alcaldía. La moción presentada por el Sr. Vilar Guix, encarga al Patronato Municipal de la Vivienda la resolución del problema, reforzando la composición del mismo con la incorporación del teniente de Alcalde, Sr. Tuset Bonet, el concejal Sr. Piera Tormo y el ex-teniente de Alcalde, Sr. Elías Riera. El Patronato ha dado muestras de su eficacia levantando las 1.500 viviendas en San Salvador, cuya terminación de trabajos está prevista dentro del presente semestre. Es de esperar se arbitren las soluciones necesarias a fin de evacuar prontamente los pabellones del Preventorio, solo habilitados por la emergencia del caso, como un simple compás de espera hacia un alojamiento definitivo.

Los mismos propósitos que animan para la Sabinosa serán estimados a la hora de enfrentarse con los moradores de Entrevías y la bajada de Casablanca, pues no podemos permanecer por más tiempo indeferentes ante un estado de cosas que se prolonga en demasía. — PETROFILO.

Saneamiento de la costa

Los Ayuntamientos por sí solos, no pueden resolver la cuestión que se agrava a medida que transcurre el tiempo

La reunión última celebrada en el Gobierno Civil relacionada con el saneamiento de la costa, tuvo el mayor interés. Junto con el Sr. Serrano Montalvo asistieron el Subdirector General de Fomento Hidráulico, Sr. Domecq; el Presidente de la Diputación, Sr. Clúa Queixalós; el Director de la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, Sr. Lluís Anchorena y los Alcaldes de Tarragona; Sr. Vilar Guix; de Reus, Sr. Amado Albouy; de Vilaseca, Sr. March Miquel y de Cambrils, Sr. Nolla Martí. Se trata de resolver el problema planteado en la franja de costa comprendida entre la desembocadura del río Gayá y el término municipal de Cambrils. Una cuestión surge como consecuencia de la expansión demográfica ya sea de tipo fijo como en el caso de la industria o de carácter temporal, en el caso del turismo. Dentro del área del Campo de Tarragona, ésta es la zona que ha experimentado mayor auge de un decenio a esta parte. Falta sólo comparar el número de factorías que ocupaban el Polígono Industrial en 1960 y las instalaciones surgidas a lo largo de la zona comprendida entre la carretera general de Valencia y la línea del ferrocarril hasta el día de hoy. Del mismo modo podemos manifestar lo propio con respecto a la afluencia turística y consiguiente fomento en la construcción de viviendas y edificaciones. Compárese el Salou de hace diez años y la zona actual y no digamos Cambrils, cuyo barrio de pescadores estaba exactamente igual como hace cuarenta años, aparte la construcción del puerto y Vilafortuny era una zona de "aiguamolls" alternando con cultivos de olivos y viña. Reus por su parte crece y se expande y experimenta los mismos problemas que las restantes poblaciones, con la particularidad de que el hecho de la ubicación del casco urbano hacia el interior, hace estos problemas de saneamiento doblemente costosos, pues hasta pocos años tenía unas acequias de vertido de las aguas residuales al mar, después de su tratamiento en la estación del Molinet. Pero aquellas instalaciones depuradoras han

sido ampliamente desbordadas porque a mayor número de habitantes, mayor consumo de agua. Este problema provoca el estancamiento de las aguas residuales junto al primer tramo de la autovía de circulación rápida Tarragona—Salou con las molestias y peligros consiguientes. Particularmente durante la temporada estival, transitar por aquel tramo encharcado es pura delicia.

Los cuatro Ayuntamientos por su cuenta llevan a cabo una serie de obras de tipo local. Así por ejemplo, Tarragona está tendiendo el primer emisario submarino junto a la Estación del ferrocarril que recogerá las aguas residuales de las cloacas que desembocan en el interior de la dársena del puerto, junto al Muelle de Costa, para encauzarlas a un kilómetro y medio mar adentro, mediante la acción de potentes motores impulsores cuyas instalaciones están siendo habilitadas en la calle de Barcelona, mediante la excavación sobre la roca viva. Vilaseca ha resuelto el problema de saneamiento de Salou, pero queda todavía por solucionar el mismo problema en La Pineda. Cambrils tiene semejante, problema planteado y Reus se encuentra en las mismas condiciones.

De ahí la reunión conjunta de la que cabe esperar buenos resultados, pues en definitiva se trata de conseguir la realización del plan integral de saneamiento de la Costa Dorada igual que ha sido acordado en reciente Consejo de Ministros con respecto a la Costa Brava. Los Ayuntamientos, por sí solos, no pueden resolver semejante cuestión que se agrava a medida que el tiempo transcurre y aumenta la congestión urbana e industrial y debe ser el Ministerio de Obras Públicas el que aporte los caudales complementarios para llevar a feliz término la obra. Planes y proyectos tienen confeccionados ambas partes que, de ponerse en práctica en plazo prudencial, permitirán acomodar las instalaciones de saneamiento a las exigencias actuales.

PETROFILO.

Obras en la Imperial Tarraco

No está lejano el día en que la Diputación se decida a construir el Palacio Provincial y la Caja de Ahorros su sede definitiva.

Han dado comienzo los trabajos de construcción de aceras y dotación de servicios a la Plaza de la Imperial Tárroco, después de la adjudicación de las obras a la Empresa Gaspar Espasa Xaus. Al arranque de bordillos para colocarlos en un nivel superior de conformidad con la actual rasante de la carretera, seguirá luego la construcción de las redes de alcantarillado para enlazar con las futuras edificaciones, eliminando de una vez una provisionalidad que se prolongaba en demasía. Mientras el jardín es pura delicia —lástima que su acceso resulte peligroso por la intensa circulación rodada— y la calzada se encuentra en perfectas condiciones, fallaban las aceras. Sobrepassa el presupuesto los 3 millones de pesetas, pues téngase en cuenta deberán en gran parte modificarse, debido a la serie de radiales trazados que, en su día, desembocarán en el amplio redondel.

Otra cuestión que será resuelta es la pequeña acera que separa el pavimento del jardín japonés. Actualmente es de tierra y será cubierta de mosaico a fin de que no desentone de la totalidad del conjunto. Estas obras podrían inaugurarse el próximo día 18 de Julio, coincidiendo con la terminación de la Calle del Tercio de Montserrat, con las que enlazan directamente. Un andén a la entrada de la calle indicada en su cruce con la Plaza regularizará la circulación que se presume intensa, pues no se olvide que el Tercio de Montserrat junto con la Prolongación de Pere Martell consti-

tuyen el trazado más directo con el barrio marítimo del Serrallo. Si tenemos en cuenta que la comunicación entre el puerto y la parte media de la población puede realizarse a través de la carretera de Alcolea del Pinar, por la Tabacalera; por la Calle de Jaime I, perfectamente acondicionada y a través de la calle Real por las de Apodaca y Hermanos Landa, convendremos que la vía, cuya apertura se anuncia próxima, es la más indicada para un enlace rápido y directo.

Es importante la obra que viene realizándose entre la Avenida de Ramón y Cajal y la Imperial Tárroco, con un presupuesto de 19 millones de pesetas, impuesto por la configuración de terrenos formando suave valle que ha obligado a la construcción de grandes muros terraplén. Terminados éstos, se ha procedido al relleno y se trata ahora de salvar el obstáculo del Rec Major que cruza las inmediaciones de la Plaza, con lo cual podremos dar por concluidos los trabajos que ofrecerán nuevos solares a la edificación privada. Porque no está lejos el día en que la Diputación se decida a construir el nuevo Palacio Provincial y también su Caja de Ahorros, adquirió, en su día, unos solares, para la edificación de la sede, dada que tanto la Corporación como la Institución de Ahorro, carecen de espacio como consecuencia del volumen adquirido en trámites y operaciones.

PETROFILO.

REFINERÍA HABEMUS

Intima satisfacción por una obra considerada básica, acorde con la dinámica económica de Cataluña

Acabados de llegar de Extremadura, con la retina todavía fija en las extensas tierras donde se pierde uno sobre horizontes inmensos —auténticos mares de tierra—, nos arriba la noticia de que el Consejo de Ministros ha adjudicado definitivamente al Instituto Nacional de Industria la Refinería de Tarragona. Cuestión archidebatida en estas mismas columnas y sobre cuyas polémicas no es preciso ni elegante insistir, el proceso ha sido seguido paso a paso de conformidad con los plazos previstos. La impaciencia de unos —país de impacientes y atolondrados el nuestro que quisiéramos resolver en un par de años lo que no hemos logrado en dos siglos—; el excepticismo de otros —los eternos aguafiestas de turno—; y la fe y tesón de unos cuantos, ha cristalizado en el acuerdo ministerial del que dábamos cumplida referencia en nuestra edición última. La Refinería va a ser una pronta realidad —se estima su montaje en cuatro anualidades—, no sólo impuesta por la marcha económica de Cataluña, consumidora de casi una tercera parte de la totalidad nacional de productos petrolíferos, sino también por la existencia del complejo petroquímico tarraconense que es una auténtica realidad y cuya expansión —compás de espera— estaba supeditada a la ubicación de la Refinería en nuestra provincia atendidos los costes de transportes y demás inconvenientes propios de la falta de materias primas al alcance de la mano.

Exprofeso hemos escrito nuestra provincia, al referirnos a su instalación, por cuanto un tercer e importante factor ha incidido estos meses últimos. Nos referi-

mos a las prospecciones petrolíferas del Delta del Ebro y sus positivos resultados que han motivado la adjudicación del concurso tal y como anunció el Ministro de Industria a raíz de los primeros resultados. No podemos ni debemos ciertamente hacer vaticinios concretos al respecto porque deben suspenderse toda clase de posibilidades —los factores económicos con su frialdad carecen de sentimentalismos y complacencias—, para proceder en definitiva. Sea la que fuera la decisión final, la Refinería que Cataluña precisa y su fuerte expansión demanda, comienza a ser un hecho desde estos mismos momentos. Que esto es lo que cuenta.

Para quienes —Autoridades, Diputación y Ayuntamiento de Tarragona, comisiones informativas y técnicas, medios de información— hemos seguido con la máxima atención y prudencia el desarrollo del largo proceso, con sus naturales vaivenes, sus momentos de depresión y euforia, debemos sentirnos plenamente satisfechos, pues en definitiva —pedimos perdón para que no se interprete como una petulancia nuestra—, hemos procurado servir al país al que amamos y nos debemos cumpliendo con nuestro deber. Quedan las colecciones del periódico como reafirmación de nuestro aserto y la íntima satisfacción de haber porfiado en la prosecución de una obra que consideramos básica, acorde con la dinámica económica catalana. — PETROFILO.

Triángulo Tarragona - Reus - Salou

La ordenación de la zona está siendo estudiada con detenimiento y cuantas previsiones se formulen serán pocas ante la prevista avalancha de inversiones industriales.

¡Vaya porvenir que le espera al triángulo Tarragona—Reus—Salou! Un porvenir fabuloso según se desprenden de las informaciones publicadas el pasado domingo recogidas por nuestro Director de labios de técnicos autorizados. Desde muchos años hemos mantenido nuestra fe acerca de las grandes posibilidades de esta zona del Campo de Tarragona. Concretamente a partir del inicio del proceso de industrialización en 1956, afianzándose luego con las primeras instalaciones petroquímicas, intuimos que el citado triángulo estaba llamado a desempeñar un importante papel dentro de la economía de nuestro país. Cataluña no puede aspirar a ser la potencia industrial que demanda su propia dinámica, si no posee los elementos básicos para ello. Agotados prácticamente los recursos hidroeléctricos mediante el aprovechamiento integral de nuestros grandes ríos —faltan sólo los saltos de Cherta y García en el Ebro— y algunos embalses en el Segre, ya que tanto los Noguera Ribagorzana y Pallaresas están agotadas sus posibilidades como asimismo en los saltos del Garona—, enlazados con las grandes redes de suministro nacionales, las centrales nucleares de Vandellós —próxima realidad— y de Ascó —en proyecto— significarán nuevas aportaciones al creciente consumo. No olvidemos las térmicas de que las poseerá Tarragona al amparo de la Refinería como uno de los aprovechamientos más derivados de los subproductos del petróleo. Para completar el porvenir de nuestras comarcas, los satisfactorios resultados de las prospecciones de la zona del Delta del Ebro, nos sitúan en inmejorables condiciones para el gran paso adelante que precisamos, ante la integración europea que se aproxima a pasos agigantados.

De ahí que hayamos recibido con la natural satisfacción —por sistema somos ene-

migos de ditirambos e innecesarios triunfalismos— todo cuanto se deriva del acuerdo del Consejo de Ministros último de ubicar en nuestra provincia la prevista instalación de refino. Y de todo ello, no hay duda que el punto óptimo se está concretando a lo largo del Campo de Tarragona como una primera fase que nos permita una segunda expansión a lo largo del valle del Francolí en busca del incipiente polígono industrial de Valls. No vamos a repetir cifras que fueron minuciosamente consignadas en las informaciones del domingo, pero sí insistir en que el llamado Plan Trébol que, en definitiva, constituye la ordenación del triángulo tantas veces propugnado en estas mismas columnas, debe abrir el casco urbano de Reus hacia la zona industrial a través del camino de Ballicens. Actualmente las comunicaciones, marginan la vecina ciudad y aun cuando el esfuerzo principal está siendo realizado por nuestra Diputación —autovía de comunicación rápida Tarragona—Salou y su prolongación Salou—Cuatro Carreteras— el Estado no puede desentenderse ni un momento más de convertir en autopista la vieja Via Amalia de Carlos IV que con trazado rectilíneo une Reus con Tarragona. Cuando se estiman inversiones del orden de los 25.000 millones de pesetas; cuando la autopista Barcelona—Tarragona, alcanza las inmediaciones de Martorell para proseguir después por el valle del Anoia; cuando está en trámite de adjudicación el tramo de autopista Tarragona—Valencia, hora es llegada de poner al día estas casi calificadas de carreteras locales.

El triángulo está siendo estudiado con todo detenimiento y cuantas previsiones se formulen serán pocas ante la avalancha de inversiones que se avecinan, capaces de transformar radicalmente nuestras comarcas. — PETROFILO.

Desvío del Francolí y Puerto

Otro de los aspectos del desarrollo llamado a transformar radicalmente la fisonomía de los alrededores de la Ciudad en el lustro próximo.

Una de las consecuencias a plazo más o menos inmediato, de la instalación de la Refinería de petróleos, será el propugnado desvío del río Francolí a partir del "Molí de l'Horta" y siguiendo el cauce del "Riu Clar". Proyectos suscitados hace unos años, cuya ejecución viene impuesta por el auge constante que experimenta el puerto. Un auge incrementado a partir de la puesta en marcha de las instalaciones de refino, pues no se olvide ni un solo instante que su capacidad se estima en ocho millones Tm. año susceptible de ampliación. El tratamiento de crudos, llevará consigo un mayor tráfico no sólo de los productos derivados del petróleo si no también de aquellos otros fabricados en las factorías subsidiarias. Téngase en cuenta de que disponemos de la base firme del complejo petroquímico y bien sabemos, por el constante movimiento portuario, la creciente importancia del petróleo y sus derivados. Desde los crudos venezolanos a las exportaciones de asfaltos y naftas, toda una gama de productos tendrán como cauce de entrada y salida nuestros muelles en general y el pantalán en particular. Pantalán, cuya ampliación está asimismo prevista, mediante la adición de nuevos brazos y la colocación de boyas en lugares más adentrados al mar para facilitar la recalada de grandes buquetanques. Esta es otra de las facetas del volumen de trabajo que se nos aproxima para dentro de poco, mientras

deberán acelerarse las obras de prolongación del Dique de Levante para, en su día, facilitar la construcción de nuevos muelles.

Y como la capacidad de amarre quedará prácticamente agotada una vez concluyan las obras de prolongación del faro en dirección al Cabo de Salou y la construcción del contradique, forzoso resulta enfrentarnos resueltamente con el problema del desvío del río Francolí en el tramo final próximo a su desembocadura. A medida que el Muelle Transversal y aquellos otros próximos, surgidos o que deberán construirse al compás del previsto crecimiento, alcancen mayores volúmenes de mercancías cargadas y descargadas -hoy comienzo a resultar insuficiente-, se harán necesarios nuevos accesos que sólo ofrece el cauce actual del Francolí. La anchura necesaria, independiente de la ordenación de sus márgenes para crear espacios verdes que tanta falta nos hacen, la proporciona el curso actual con sólo adicionarlo debidamente. Sin el desvío, el puerto está llamado a un estrangulamiento, sin posibilidades de expansión. Es manifiesta, por tanto, la urgencia en plantear abiertamente la obra cuyo anteproyecto ha sido estudiado haciéndose las necesarias reservas de terreno. He ahí pues otro de los aspectos de este desarrollo, llamado a transformar radicalmente la fisonomía de los alrededores de la ciudad en el lustro próximo. — PETROFILO.

TRANSFORMACION DEL CAMPO DE TARRAGONA

Precisamos de las obras necesarias para cubrir toda clase de servicios públicos en evitación de dificultades con amagos de colapso.

No vamos a repetir lo que voces más autorizadas que la de este pobre cronista, han dicho respecto a las consecuencias de la instalación de la Refinería de petróleos. Ayer mismo el Ingeniero Jefe de Industria, don Sabino Colavidas, confirmaba a nuestro Director la autorización de la Dirección General de Industria para la instalación de la planta de etileno, inherente a las instalaciones de refino. Asimismo nos ofrecía una serie de interesantísimos datos relativos al proceso de industrialización de nuestra Provincia, con el compás de espera, reflejado en el último bienio, hasta tanto no surgiera la decisión del Ministerio de Industria, refrendada en Consejo de Ministros. Hay trabajo para largo y la única preocupación nuestra debe radicar en que la iniciativa privada, no desborde las previsiones oficiales, encauzadas en este caso a través de los organismos del Estado, Provincia o Municipio. Adrede escribimos Municipios porque el esfuerzo tarraconense, incidirá tanto en Reus, como Vilaseca —en realidad comienzan a sentirse las influencias de la industrialización, particularmente en esta última localidad— y no digamos Constantí, Morell, La Pobla de Mafumet y en general las poblaciones comprendidas en el valle del Francoí hasta Valls.

Nuestros Avuntamientos carecen de me-

dios suficientes para hacer frente a las numerosas peticiones que se sucederán en cadena —el consorcio “Minas de Riotinto” y “Aquitanie” francesa es el primer ejemplo de ello— ni la Diputación podrá afrontar los problemas si no es a través de la prevista Ley de Reforma Local que prevé la Mancomunidad de Diputaciones, agrupando las cuatro corporaciones catalanas en un organismo superior a nivel regional. Con Barcelona, será Tarragona la segunda ciudad de Cataluña en importancia industrial pues a la Refinería, como está previsto, seguirán una serie de industrias auxiliares que se esparcirán por todo el ámbito de nuestras comarcas, pues el factor distancia contará cada día menos si se disponen de una red viaria acorde con la vitalidad económica del país. Padecemos endémico déficit de infraestructura —el desgraciado tramo de la carretera Tarragona-Reus es un ejemplo palpable— y precisamos de las obras necesarias que garanticen el buen funcionamiento de los servicios públicos. Si así no se opera estamos abocados a las dificultades de rigor con amagos de colapso al menor retraso, pues los planes de instalación son a plazo fijo y el mercado catalán de consumo, cubierto por la refinería, viene caracterizado, de día en día, por una mayor demanda.

PETROFILO

Carretera Tarragona - Reus

Es hora ya de ampliar y modernizar el tramo, en evitación de mayores males.

Forzoso resulta ocuparnos nuevamente de la carretera de Tarragona — Reus, primer tramo de la de Tarragona — Alcolea del Pinar, porque las protestas llueven y son muchos los que se dirigen a nosotros para que digamos, una vez más, tal estado de cosas. Haciéndonos eco, pues, de los usuarios de la carretera citada, que dicho sea de paso, son legión, volvemos nuevamente a la carga para denunciar su mal estado y su anacronismo con respecto al tráfico actual. Un tráfico en aumento, según se incrementa el parque automovilístico y son mayores las operaciones de carga y descarga a través de nuestro puerto. El citado tramo precisa convertirlo en autovía de circulación rápida, porque los accidentes se suceden y los embotellamientos están al orden del día. Hay automovilistas que prefieren mayores rodeos antes de circular por este endemoniado tramo que cada día es una mayor trampa para la caza de simples descuidados en el manejo del volante. Un problema en la comarca del Campo de Tarragona es el déficit de infraestructuras viarias adecuadas, de la que el tramo Reus-Tarragona, constituye el eje principal. El trazado perfecto —larga recta, con un punto de mira en el airoso campanario de la Iglesia Prioral de San Pedro—, es exactamente el mismo de los tiempos de la Reina Amalia, cuando se construyó la carretera. Incluso los desmontes pertenecen al pasado, pues en realidad nada se ha obrado de positivo desde aquella época, salvo los adoquines colocados a principios del presente siglo al sustituir el pavimento de tierra —todavía podemos admirarlos a la salida de

nuestra Ciudad hasta Torreforta— y el sillarejo que hemos visto colocar no hace muchos años, cuando se procedió al reforzamiento del firme con lo que venía en llamarse pavimento blindado. Pero blindado de nombre porque, las grandes unidades provocan fuertes ondulaciones que se trata de remediar a base de parches —los famosos parches Serres— y que son verdadero tormento para el automovilista.

Nuevamente denunciemos este estado de cosas, máxime cuando al establecer comparaciones que, en este caso, resultan embarazosas, vemos como la Diputación, lleva a la práctica el plan de autovías y avanzan las obras del tramo Plaza dels Estanys al cruce de Cuatro Carreteras como primera fase que, en su día, permitirá la prolongación hasta el mismo casco urbano reusense. En cambio, mientras las vías que podríamos considerar marginales al tramo principal están siendo trazadas de nuevo, la carretera principal sigue ofreciéndonos un lamentable estado, agravado de día en día. Pero lo malo del caso es que desconocemos los planes y proyectos por parte de Obras Públicas al respecto, pues, como el desvío, son cosas que el tiempo se encargará de resolver, teniendo que soportar la carretera un tráfico superior a sus posibilidades. Tráfico defectuoso que perjudica los intereses económicos de ambas poblaciones y cuyo problema reclama una pronta resolución.

En esta crónica, no hacemos otra cosa que expresar una opinión general al respecto, diciendo simplemente que es hora ya llegada de modernizar el recto tramo, en evitación de mayores males. —PETROFILO.

ESTACION Y EMISARIO SUBMARINO

Faltan marquesinas y prosiguen los trabajos de canalización y vertido de las aguas residuales a kilómetro y medio mar adentro.

La Estación del ferrocarril ha quedado muy bien. Es tanto apuntado por RENFE y que agradece Tarragona como en realidad merece. Solemos pasar por allí a menudo y vemos como se mejoran instalaciones hasta constituir la digna antesala de la que es merecedora la Ciudad. Los detalles de la iluminación y jardinería, es otro de los aciertos, como el quedar la zona viaria despejada de impedimentos que cerraban la amplia panorámica sobre el mar. Hoy, desde el mismo vestíbulo de la Estación, nos es dable contemplar las aguas, añadiendo nuevo atractivo a los muchos sumados a raíz de las obras de transformación y mejora. Faltan sólo la instalación de unas marquesinas en los andenes paralelas al principal, pues al tener que esperar a la intemperie no es aconsejable y resulta siempre molesto, en particular los días lluviosos o de fuerte viento. Y nada digamos cuando el sol aprieta, obligándonos al resguardo. Creemos que este aspecto de las marquesinas está siendo tenido en cuenta por RENFE y, por tanto, no es preciso insistir en ello, seguros como estamos será satisfactoriamente resuelto.

Precisa de un complemento la Estación férrea y es todo cuanto se relaciona con la ordenación de sus alrededores. Hasta el momento presente, dos proyectos municipales han sido completados. Nos referimos a la urbanización y jardines del "Zig-Zag" —"que fa goig"—, arreglo del Paseo y escaleras de acceso, recientemente terminadas. Ahora se trabaja en el tendido del emisario submarino en plena fase de obras. Son 15 millones que entierra el Ayuntamiento —valga la expresión, pero es la realidad— a fin de verter las aguas residuales a kilómetro y medio mar adentro, previo tratamiento. Hay que evitar la contaminación y bienvenidas sean estas inversiones. Se ha excavado sobre la roca dura para facilitar la instalación de los

motores de impulsión y se trabaja ahora en la Calle de la Paz en el tendido de la tubería correspondiente. Con las mismas dificultades y a base de barrenos, surge la zanja, canalizadora de las cloacas que vertían en el Muelle de Costa y detrás de la Estación. Lo más importante es que la obra marcha y es de esperar que en fecha no muy lejana, esté concluida para entrar inmediatamente en servicio, resolviendo un problema que a todos preocupa, dado el creciente consumo de agua experimentado por la población.

CARRETERA TARRAGONA—REUS

Escrita nuestra crónica última respecto al mal estado de la carretera Tarragona-Reus, el Teniente de Alcalde, Sr. Fortuny García, vecino de Torreforta, nos informa de que el tramo de pavimento a base de adoquín a la salida de la carretera general de Valencia ha sido revestido de una capa de asfalto, cuyos trabajos acaban de finalizar.

Aun estimando la mejora, la cuestión subsiste con todos los agravantes de intensificación de tráfico y por ende de peligros para conductores y peatones y que la única solución no es otra que transformar la carretera abierta en tiempo de la Reina Amalia —de ahí su denominación "Vía Amalia"— en autovía de comunicación rápida, siguiendo la tónica que ha aconsejado a la Diputación acometer por su cuenta dos de los lados del amplio triángulo cuales son Tarragona—Salou y Salou—Reus. Mientras no ensanche y modernice la carretera en su tramo Tarragona—Reus, todo cuanto se realice serán meros parches, sin otra trascendencia que la puramente originado por una obra de emergencia, impuesta por la realidad de los accidentes de tráfico y el volumen de mercancías y viajeros transportados en una y otra dirección. — PETROFILO.

AVENIDA DE RAMON Y CAJAL

La urbanización y dotación de alumbrado público permitirá disponer de nuevo acceso a través del "Pont Vell" del Francolí.

Definitivamente le ha arribado el turno a la Avenida de Ramón y Cajal. A tenor de lo acordado en la sesión plenaria última del Consistorio próximamente será anunciado el oportuno concurso subasta de las obras de urbanización por un importe total de 3.246.241 pesetas. Complemento de la obra será también la instalación de alumbrado público en el tramo comprendido entre la Calle de Jaime I y el Paseo de la Independencia, cuyo presupuesto asciende a 635.367 pesetas.

Cuando se encuentran en periodo muy adelantado los trabajos de la apertura de la Avenida del Tercio de Montserrat y la Prolongación de Pere Martell, vía importantísima que pondrá en comunicación directa el barrio marítimo del Serrallo con la Plaza de la Imperial Tàrraco; cuando el proceso de edificación se acelera en aquel sector de población, la urbanización de Ramón y Cajal es consecuencia lógica de todos los trabajos en curso.

La construcción del "Pont Nou" sobre el Francolí, dejó en desuso la avenida citada, pero las crecientes necesidades del tráfico rodado obligó en su día al Ayuntamiento a modernizar el "Pont Vell" sustituyendo la plataforma metálica por otra de cemento armado de mayor anchura. Esta obra, inaugurada en Julio del pasado año, permite hoy la urbanización de Ramón y Cajal para acomodarlo a las exigencias del tráfico. Terraplén levantado en 1876 cuando se procedió a la puesta en servicio el puente metálico que a su vez sustituyó al romano y medieval, arrasado a raíz del tristemente célebre "aiguat de Santa Tecla", los debidos enlaces fueron cubiertos mediante apertaciones de materiales y tierras acumulados junto a la desembocadura del Francolí como consecuencia de la gran avenida del río. Así permanece hasta nosotros, mientras observamos que el casco urbano viene aproximándose a las márgenes.

La nueva urbanización comprende la construcción de aceras y dotación de servicios y esperamos que el año próximo podrá ser inaugurada, pues en realidad se trata de una obra fácil por cuanto lo más pesado y costoso fue realizado por nuestros abuelos con ayuda de carros y a base de "senalles". Coincide el anuncio de esta obra, con los trabajos de ordenación de las orillas del río a fin de transformarlo en parque público, corriendo a cargo del Ministerio de Agricultura todo cuanto al terraplenado y plantación de árboles que seguirá en la estación propicia, tan pronto hayan finalizado los trabajos. Como la tierra de sedimentación es muy buena y la humedad nunca falla, dentro de pocos años podremos admirar una tupida masa verde, pues se plantaron árboles de crecimiento rápido —chopos principalmente— que enlazarán con los plátanos centenarios del Paseo de la Independencia junto a la Fábrica de Tabacos. La corpulencia de tales plátanos es garantía de un rápido crecimiento de los previstos chopos, contribuyendo a airear aquella zona, próxima al Polígono Industrial. Una pradera se formará en ambas orillas encauzándose las aguas del Francolí, previos los trabajos de excavación necesarios en el mismo cauce.

La desaparición de las barracas como consecuencia de la riada experimentada en Octubre del pasado año, permite ahora la creación de este parque, mientras se están realizando las gestiones necesarias para resolver el problema planteado a las familias damnificadas, todavía hoy albergadas en el Preventorio Marítimo de La Sabinosa. Sabemos que la cuestión es difícil pero se disponen ya de los terrenos necesarios para proceder a la construcción de viviendas que permitan el traslado de las familias acogidas en el antiguo centro asistencial. — PETROFILO.

Carretera Tarragona-Reus

La Moción última de la Diputación hace referencia al grave problema planteado en nuestra comarca.

En la última sesión plenaria de la Diputación se aprobó una Moción de la Presidencia en la cual se hacía referencia al grave problema que tiene planteado nuestra comarca, como consecuencia de la insuficiencia de la carretera Reus—Tarragona para absorber el creciente tráfico. En el informe sometido a la consideración de la diputados se hacía hincapié al sentir de las poblaciones y de sus entidades y corporaciones, por los perjuicios que irroga la prolongación de tal estado de cosas. No vamos a decir lo que hemos manifestado en repetidas ocasiones respecto al tramo que une ambas ciudades. La canalización de la mayor parte de las exportaciones con punto terminal en nuestros muelles, la gran vitalidad de que viene dando muestras la comarca y el aumento demográfico, unido al del parque automovilístico, ha desbordado las escasas proporciones de la carretera con los peligros y pérdidas consiguientes. Fruto de estas peticiones ha sido la reciente pavimentación a base de conglomerado asfáltico del trayecto que todavía conservaba el adoquín de principios de siglo. A pesar de constituir un mero parche, hay que agradecer el esfuerzo de Obras Públicas, aun cuando todos somos conscientes de la carencia de espacios adecuados para imprimir a la recta indicada la fluidez necesaria.

Estamos pues igual y la única forma de solucionar el problema, no será otro que transformar en autovía de circulación rápida el trayecto Tarragona—Reus de la CN de Tarragona a Alcolea del Pinar. Dos carriles por banda, con los correspondientes arcenes y un seto de separación puede ofrecernos la vía de tránsito ideal que permita el cómodo desplazamiento. A este respecto la misma

Corporación Provincial está dando la tónica de seriedad y continuidad en la realización de proyectos. Y al decir esto, nos referimos a la autovía Tarragona—Salou, en pleno funcionamiento desde hace unos años, a la que se agregó —el pasado año por estas fechas— el tramo hasta el paso superior sobre la vía del ferrocarril y que, en un mañana no muy lejano, quedará completada con su enlace con la carretera general Valencia—Barcelona. Necesariamente ha debido realizarse la obra por etapas, habida cuenta el dispendio que representa y los limitados recursos de que dispone la Diputación.

A su vez, se trabaja a pleno rendimiento para que el tramo Salou—Reus, hasta el cruce de Cuatro Carreteras, sea una pronta realidad. Son obras costosas y laboriosas a la par con una serie de exigencias de todo tipo a los que no son ajenos los trámites burocráticos. Pero la obra marcha y no está lejana la jornada que podremos ofrecer un ejemplo digno de imitarse. Ejemplo de promesas cumplidas, mediante la dotación de nuevas vías de comunicación a lo largo y ancho del Campo de Tarragona. Una comarca deficitaria en servicios de infraestructura, cada día más necesarios, atendida la dinámica de que viene dando muestras.

Cuanto hemos manifestado de la Diputación no podemos decir lo mismo de Obras Públicas que en el caso de la carretera Tarragona—Reus sigue fallando lamentablemente. Transcurre el tiempo y son mayores las necesidades de todo tipo hasta el punto de que este tramo unido al desvío de la CN—340 a su paso por el interior de nuestra Ciudad, se nos están haciendo obsesivos.

PETROFILO.

TARRAGONA CUMPLE

En Bonavista y La Canonja mucho se ha hecho, pero falta todavía mucho para rematar la obra emprendida.

Dos aspectos debemos glosar de los actos inaugurales que tuvieron como marco La Canonja y Bonavista el domingo pasado. Al encabezar la presente crónica con el título "Tarragona cumple", hacemos hincapié al compromiso de anexión del Municipio canongino al tarraconense, en una de cuyas cláusulas se estipulaba la total ordenación y dotación de servicios a Bonavista y, entre otras cuestiones, referidas a La Canonja, la erección de un monumento a la memoria del Dr. Manuel Borrás Ferré, Obispo Auxiliar de la Archidiócesis Tarraconense, mártir de Cristo.

No crean que no es un esfuerzo ordenar Bonavista, una herencia del Municipio de La Canonja, donde se permitió, sin orden ni concierto, la edificación de viviendas, sin tener en cuenta las premisas indispensables en toda población cual es la dotación de agua, alcantarillado, iluminación, pavimentaciones y tantos otros aspectos relacionados con la habitabilidad por parte de sus vecinos. Cuando Tarragona se hizo cargo de aquello no había nada, salvo las viviendas, levantadas a la buena de Dios sin planos ni planes. Menudo problema representaba Bonavista pues era la antítesis de San Salvador, donde, desde un principio, se han tenido en cuenta la dotación de servicios. Aún así vemos cómo gradualmente se están resolviendo los problemas planteados y el pasado domingo asistimos gozosos a la inauguración de una fuente ornamental, como acto simbólico de todo cuanto se inauguraba en aquellos momentos. Porque las inversiones son importantes, según se desprende de los datos facilitados por los Servicios de Ingeniería y Arquitectura Municipales a los cuales hemos acudido en solicitud de información fidedigna. Así, la primera de las cuestiones planteadas en el seno de la Corporación fue la red de abastecimiento de aguas que ha supuesto el tendido de 10.103 metros lineales de tubería exactamente, formando una red única con sistema de distribución constituido por un circuito principal y cuatro circuitos secundarios. La total inversión de este proyecto asciende a pesetas 9.983.960.

Naturalmente la red de distribución, llevaba involucrado la construcción de un gran depósito regulador. Precisamente en la cota más alta de Bonavista, se ha construido el depósito con una capacidad de 12.500 metros cúbicos suficiente para alimentar la totalidad del barrio y zona Oeste. Mediante pozos de propiedad municipal,

distribuidos en las proximidades, se han conseguido los caudales necesarios para garantizar el normal suministro a la población.

Consecuencia de la puesta en marcha del abastecimiento de aguas, se ha debido construir la totalidad del alcantarillado, pues como queda dicho, se levantaron las viviendas, sin tener en cuenta las instalaciones públicas. La red, enteramente terminada, está constituida por un colector, alcantarillas principales y ramales, reuniéndose en una misma canalización tanto las aguas pluviales como las negras. La longitud total asciende a 8.993 metros lineales, de los que 323 corresponden al colector. El total importe de las obras con sus accesorios suman 11.356.054 ptas.

Otra de las cuestiones resueltas ha sido el alumbrado público, instalándose 249 puntos de luz con una potencia por punto de 250 w. a base de lámparas de vapor de mercurio. La longitud de calles iluminadas es de 4.150 metros a base de farolas de tipo báculo. Según los datos facilitados, la potencia total instalada asciende a 62.250 w. por un total importe de 2.727.105 ptas.

La última fase de este amplio plan, no es otra que la pavimentación de calles. Se han llevado a cabo las obras en las calles número 6, 7, 8, 9 y 21 en las que se ha hecho hasta ahora el afirmado de calzadas, faltando las aceras por realizarse actualmente las acometidas de agua a las casas. Su importe total es de 3.022.456 ptas. Asimismo se ha bacheado el acceso desde la carretera general, mediante capa de aglomerado asfáltico en caliente por un total de 268.496 pesetas. Finalmente diremos que en cuanto a Bonavista se refiere, está en trámite de realización el proyecto de urbanización de la calle 21, tramo comprendido entre las calles 11 y 13, cuyo presupuesto de contrata asciende a 805.441 pesetas.

Tarragona ciertamente cumple y si a La Canonja le ha ofrecido el bello monumento a la memoria del Dr. Borrás con la acertada urbanización de la Plaza de la Iglesia, en Bonavista, son mucho mayores las atenciones, porque mayores eran los problemas, habiéndose rematado la obra más importante mientras en una segunda etapa estimamos necesario continuar las pavimentaciones y aceras. Falta mucho por hacer todavía, pero mucho se ha hecho y más se hará, pues los propósitos municipales se encaminan decididamente hacia las zonas periféricas, una vez ordenado la totalidad del casco urbano. — PETROFILO.

Industrialización y turismo

Sería suicida confiar nuestro desarrollo a la afluencia nacional y extranjera, cuando depende de muchos factores, muchos de ellos ajenos a nuestra voluntad.

—I—

Cuando las aguas van amansándose después de la polémica surgida como consecuencia de la reciente Asamblea de la Asociación Turística de la Costa Dorada, nos parece obligado ofrecer nuestra opinión respecto al debatido tema de instalación de la Refinería y sus posibles repercusiones sobre el complejo turístico, surgido en nuestra costa, concretamente en La Pineda y Salou.

Digamos en primer término, que la fragilidad de la afluencia nacional y extranjera, desaconseja fijar las bases de nuestro desarrollo futuro en la industria turística. Un hecho bien reciente, nos reafirma en nuestro aserto. Después del deprimente espectáculo de histerismo colectivo ofrecido por el público, el pasado verano con ocasión de los brotes coléricos en el valle del Jalón, se produjo una desbandada cuyas consecuencias son evidentes. Como ejemplo diremos que el número de visitantes al Monasterio de Poblet en agosto pasado disminuyó en 6.000 personas con respecto al mismo mes del verano de 1970. Una crisis económica europea, el cierre de la frontera con Francia —hace veinticinco años así ocurría—, simples entorpecimientos fronterizos, una crisis interior, la conversión de nuestra divisa en moneda fuerte, son otros tantos factores que pueden incidir en el derrumbamiento de unos propósitos y el desvío de una clientela hacia otras latitudes. El turismo es sensible a cualquier contratiempo que se suscite por las causas que sean. Por tanto sería suicida edificar solamente sobre esta afluencia, nuestra expansión y desarrollo, cuando depende de tantos factores, muchos de ellos ajenos a nuestra voluntad.

Veamos ahora las ventajas de la industrialización. Basta sólo observar el cambio operado en Tarragona de unos años a es-

ta parte, para cerciorarnos de la riqueza surgida. Las factorías generan puestos de trabajo y multiplican las actividades de toda índole, contribuyendo a la transformación socio-económica de la población. Salarios elevados, como consecuencia de la eterna ley de la oferta y de la demanda, trabajo seguro y garantizado todo el año, son factores que no pueden subestimarse a la hora de calibrar pros y contras.

No vamos a insistir en ello porque está en el ánimo de todos. Si la comarca del Campo de Tarragona —concretamente el triángulo Tarragona-Reus-Salou— se ha convertido en una de las zonas de mayor atracción y desarrollo, ha sido precisamente porque coinciden dos factores perfectamente encauzados: industrialización y turismo. El complejo petrolquímico, funciona desde Junio de 1966, sin que haya pasado nada grave, como lo prueba el hecho de que las chimeneas llameantes que tanto parecen impresionar, no ha detenido, ni mucho, el proceso de construcción a lo largo de la franja costera. El público sigue bañándose en Salou y Tarragona; en Cambrils y Torredembarra, sin novedad alguna. Las factorías trabajan, el pantalán recibe miles y miles de toneladas de crudos, con la particularidad de que, de sobrevenir un accidente y aparecer manchas de petróleo sobre las aguas, se disponen de los medios necesarios para eliminarlas automáticamente, circunstancia que no pudo neutralizar —lo citamos a guisa de ejemplo— San Sebastián hace un par de años cuando un buquetanque deslustró a 1.500 millas mar adentro y los grumos de petróleo arribaron hasta la misma Playa de la Concha, debiendo las brigadas municipales trabajar horas extraordinarias para retirarlos con el auxilio de simples palas. — PETROFILO.

Industrialización y turismo

Las instalaciones de refino deberán construirse con las necesarias garantías de forma que no lesionen los respetables intereses turísticos.

—II—

Hace aproximadamente mes y medio que los medios informativos locales y corresponsales de prensa fuimos convocados a una conferencia en el Ayuntamiento. Se trataba de dar cuenta de los preparativos que venían efectuándose para la reunión de la Real Sociedad Española de Física y Química que cada dos años, viene celebrándose en nuestro país. La cuestión de un proceso de industrialización, compatible con la expansión turística de forma que no se interfieran ambas, fue abiertamente planteada al Comité Ejecutivo. La contestación fue unánime en el sentido de que puede perfectamente convivir ambas industrias. Ejemplo que los químicos citaron, fue el de Cete donde unas instalaciones de refino han dado pie a la creación de un complejo turístico, junto al mar. Por nuestra parte, podemos manifestarles que hemos visitado la Refinería de Porto Torres, de características parecidas a la proyectada en Tarragona —6 a 8 millones de toneladas de capacidad de refino—, que funciona perfectamente sin entorpecer para nada las instalaciones turísticas, surgidas a lo largo de la Costa Esmeralda, al norte de la Isla de Cerdeña. Estos dos ejemplos, citado el primero y testigos directos de este último, nos demuestran que no existe incompatibilidad entre ambas actividades. Recordemos también que al mismo lado del casco urbano de Santa Cruz de Tenerife existe la Refinería de CEPSA, construida en 1929, cuando los medios de corrección de poluciones eran mínimos con respecto a la actualidad y el desarrollo turístico de la is-

la es francamente espectacular, mientras la Refinería continúa generando actividades al igual que los complejos turísticos.

Estos casos que hemos citado, nos demuestran la conveniencia de que en nuestra comarca se desarrollen ambos factores, en este caso delimitados por la autovía de comunicación rápida de la Diputación que une Tarragona con Salou hallándose en plenas obras su prolongación hasta el cruce de Cuatro Carreteras.

Pero no crean Vdes. que con la simple afirmación de que ambas actividades son compatibles, deje ello de crear problemas. El Plan de Saneamiento del litoral tarragonense, nos demuestra bien a las claras la urgente necesidad de instalación de emisarios submarinos y estaciones depuradoras para evitar la contaminación de las aguas. Contaminación que puede ser consecuencia de los vertidos industriales y de aguas residuales, de los complejos turísticos, levantados alegremente bajo el imperativo de la carestía del precio de los terrenos con la consiguiente construcción de grandes habitables, inmediatas a la misma arena.

La Asamblea de la Asociación Turística de la Costa Dorada resulta beneficiosa en este aspecto: ha sensibilizado al sector turístico. Queremos manifestar que las instalaciones de refino deberán construirse con la adopción de todas las medidas necesarias para evitar la polución atmosférica y contaminación de las aguas, dado que cerca de ella, existen unos intereses respetabilísimos, que estamos obligados a defender. — PETROFILO.

INDUSTRIALIZACION Y TURISMO

Son compatibles ambos factores, si no deseamos yugular nuestra expansión actual y futura.

— y III —

“La refinería de Tarragona habrá de permitir el abastecimiento de las primeras materias necesarias para el armónico desarrollo de la industria petroquímica ya instalada en la zona y la reestructuración de la industria nacional del ramo”. Este párrafo inserto en el preámbulo del tantas veces citado Decreto del Ministerio de Industria el 14 de mayo último por el que se encomienda al Instituto Nacional de Industria la creación de una Empresa Nacional para el establecimiento de una refinería de crudos de petróleo en la provincia de Tarragona, es lo suficiente expresivo para saber a qué atenernos sobre el particular. Las actuales empresas radicadas en la zona industrial petroquímica, necesitan de las instalaciones de refino para culminar su proceso de expansión y desarrollo acorde con las crecientes exigencias del mercado. Si la refinería, por las razones que fueren, no se instala en el lugar previsto, todas estas factorías deberán forzosamente desmantelarse para emigrar hacia zonas más favorables por resultarles antieconómico el proceso de transformación de los crudos y sus derivados.

Ante estas posibilidades, consideradas remotas, nos parece que la elección no es dudosa para los intereses generales tarraconenses. Entre una industria que garantiza tres meses de colocación y pleno empleo y otra industria con actividad plena a lo largo del año. Vdes. mismos escojan y calibren sus consecuencias. Ahora bien y volvemos a insistir en ello. La Refinería del

I.N.I deberá construirse de forma que no lesione intereses ajenos, en este caso íntimamente unidos por razón de proximidad. Es lo que decía el Ministro de Industria Sr. López de Letona en el acto inaugural de Expoquimia en Barcelona, cuando afirmaba que debe garantizarse la pureza del medio ambiente porque no les pertenece —se refería a las industrias— sino que es patrimonio de todos. Bajo estas premisas, las factorías ubicadas en el Polígono Industrial deben realizar las inversiones que sean precisas a fin de evitar al máximo cualquier clase de contaminación. Y no nos referimos a las tres empresas, recientemente requeridas por el Ayuntamiento y que precisamente no forman parte del complejo petroquímico, sino a todas. Las actuales y futuras.

Y decimos esto porque no creemos ni está en el ánimo de nadie contaminar nuestras playas y atmósfera, porque, en definitiva, todos necesitamos del aire que respiramos. Nuestra opinión al respecto es que pueden desenvolverse perfectamente las industrias turísticas y petroquímicas, mediante la instalación de los medios correctores necesarios y la adopción de las debidas precauciones que, por otra parte, estaremos en lo cierto si afirmamos, están previstas en los planes industriales. La hipersensibilidad del turismo es lógica, como son razonables los factores que aconsejan la instalación de la Refinería. Conjúguense, pues, ambas industrias, teniendo en cuenta el interés común que debe prevalecer sobre cualquier particular. — PETROFILO.

DESVIO DEL FRANCOLI

El Puerto agota sus posibilidades de ampliación si no se ejecuta el proyecto.

En el III Plan de Desarrollo, cuya puesta en marcha comenzará a regir a partir del día 1.º de Enero del año próximo, no figura el proyecto de desvío del río Francolí. A decir verdad no nos extraña, máxime cuando se están actualmente realizando las obras de ampliación del puerto. En las alineaciones tercera, cuarta y quinta del Dique de Levante, los trabajos están muy adelantados, esperándose que por todo el año próximo, podrán amarrar los primeros buques. Asimismo se ha iniciado la obra de demolición de la punta del Dique, junto al Faro a fin de facilitar su prolongación 650 metros mar adentro, esperándose el pronto inicio de las obras del contradique a partir de la misma desembocadura del río, en dirección a la bocana del puerto. El proyecto, con una fase de ejecución estimada de cuatro anualidades, apenas iniciado nos da la medida de su importancia relacionada con la obra de desvío de nuestro río en su tramo final.

Como saben nuestros lectores, a partir del "Molí de l'Horta" se inicia la variante que recogerá los caudales para desembocar en el mar, junto al Riu Clar. Para ello se ha hecho la reserva de terrenos necesaria, evitándose la concesión de cualquier licencia. Porque sería lamentable la construcción de viviendas o simples factorías en

unos espacios que serán absorbidos por el nuevo cauce. El actual se destinaría a pista de acceso a los muelles surgidos inmediatamente después del Transversal y aquellas instalaciones futuras, de gran porvenir una vez dotadas del utillaje y elementos necesarios. Porque la zona oeste portuaria, tiene la ventaja sobre los Muelles de Costa, Levante y Paralelo de la mayor proximidad a las vías de comunicación que se dirigen hacia Lérida y Reus, plazas ambas tributarias cada día más de nuestro puerto en las operaciones de carga y descarga de mercancías.

Una vez finalizados los trabajos en curso, las posibilidades de ampliación portuaria se habrán prácticamente agotado. Para construir nuevos diques se impone el desvío del Francolí, pues los espacios actuales inmediatos a su desembocadura deberán ser absorbidos por los muelles futuros. Es una obra que si no inmediata, requerirá cada día más atención debida, porque está relacionada con la expansión del puerto, nuestra primera industria. De ahí que sigamos con atención todo cuanto se relaciona con la excavación del nuevo cauce cuyo proceso de ejecución deberá tener efectividad a lo largo de la presente década.

PETROFILO.

INDUSTRIALIZACION Y TURISMO

Expuestas las distintas opiniones quedamos en espera de la decisión del Gobierno sobre la Refinería.

Permitásenos de nuevo insistir acerca de la cuestión, con esta crónica escrita poco después de finalizada la sesión plenaria que con carácter extraordinario convocó nuestra Alcaldía. Se trataba de someter a la consideración del Pleno una moción, que publicamos íntegra en esta misma edición del periódico, por la que se ratificaban acuerdos anteriores, relativos a la ubicación de la Refinería en nuestra zona industrial. A decir verdad, nunca habíamos visto tanto público asistente, ocupando la totalidad del Salón de Sesiones y buena parte del amplio vestíbulo. Público que rubricó con grandes aplausos la lectura de la moción y las intervenciones de los señores Calderón Alejaldre y Tapias Font, que siguieron inmediatamente después. Son muchos los intereses que se juegan en la cuestión de la Refinería de la que depende el futuro tarraconense, relacionado con un proceso de industrialización, iniciado en 1956 y que tuvo una culminación, en su primera etapa, cuando en Junio de 1966, S.E. el Jefe del Estado procedió a la inauguración de "Dow Unquinesa" e "Industrias Químicas Asociadas". Desde hace pues cinco años funcionan las factorías relacionadas con la petrolquímica, sin que de ello se haya resentido en lo más mínimo el turismo. Un turismo que, por otra

parte, estamos en la ineludible misión de defender porque constituye nuestra segunda fuente de riqueza. De ahí la promesa solemne de la Alcaldía en la moción que comentamos de que no se tolerarán industrias molestas, porque involucra ello un posible perjuicio al sector turístico. Como decíamos en nuestras crónicas últimas, son perfectamente compatibles la industria con el turismo, como nos lo demuestra la propia experiencia cuando observamos que funcionan las factorías y se expande el área turística. Concretamente y para ser más explícitos diremos que en Salou se inaugurarán la temporada próxima tres hoteles, uno de cuyos establecimientos supone la inversión de 100 millones de pesetas. Si existiera un peligro como se ha tratado de demostrar, las instalaciones hoteleras no se darían cita en una de las zonas más afectadas.

Nos parece que después de tantos escritos, acuerdos, cartas y testimonios, está dicho todo. Nuestro Ayuntamiento, interpretando el sentir de la Ciudad ha manifestado —reiterado mejor diríamos—, una vez más su criterio y sólo nos resta esperar la decisión del Gobierno para saber exactamente a qué debemos atenernos sobre el particular. — PETROFILO.

ACL_16/11/1971_716

INDUSTRIALIZACION Y TURISMO

Deben compaginarse ambos factores para consolidar las fuentes de riqueza del país.

Ayer, el teletipo nos ofreció la siguiente noticia de la Agencia Cifra, fechada en Gerona:

“El Pleno de la Cámara de Comercio e Industria de Gerona ha aprobado trasladar a la Diputación Provincial la posibilidad de establecimiento de adecuada industria en zonas del litoral como valioso complemento de sus complejos turísticos. También ha precisado la necesidad de habilitar un puerto provincial, tanto para el posible desarrollo de los Polígonos Industriales como posible creación de líneas regulares y recepción de cruceros turísticos”.

Nos está vedado hacer comentarios gratuitos al respecto, pero la decisión de la Corporación gerundense, puede guardar íntima relación con la última reunión conjunta de las Cámaras de Cataluña, Valencia y Baleares, celebrada en nuestra Ciudad, en el transcurso de las cuales pudieron observar el proceso de industrialización tarraconense, desarrollado sin menoscabo de la industria turística. Gerona posee la Costa Brava —con Mallorca la zona turística más rica y antigua de España—, fuente de riqueza frágil y aleatoria, como hemos manifestado en repetidas ocasiones. Es más, en conversación que sostuvimos con el Presidente de la Cámara de Comercio de Palamós, al notificarle que el Monasterio de Poblet había registrado 6.000 entradas menos el pasado mes de Agosto como consecuencia del deprimente espectáculo de histerismo colectivo promovido por los brotes de cólera en el Jalón, nos manifestó que en la Costa Brava el número de estancias había descendido un 25

por ciento con respecto a la temporada de 1970. ¿Cómo podíamos, pues, cimentar exclusivamente nuestro futuro desarrollo en la afluencia turística?. Hubiera resultado imperdonable miopía, desestimar la consolidación del proceso industrial por el hecho de la existencia de unos intereses turísticos que respetamos y fomentamos en la medida posible, pero de suma fragilidad al estar sometidos a cualquier contingencia.

Gerona, en este caso, hace años que está perdiendo el tren. Cuando se planteó la posibilidad de instalar una central nuclear en Cataluña, en principio debía ubicarse en Bagur. Surgieron intereses contrapuestos que desestimaron tal proyecto, obligando su instalación en nuestro Vandellós. En fecha más reciente, se planteó de nuevo la posibilidad de levantar unos silos para la recepción de cemento en el mismo puerto de Palamós e incluso CAMP-SA tenía el proyecto de construir una estación receptora de crudos. Se levantaron innumerables protestas y ambos proyectos no prosperaron. En cambio sí prosperaron —¡y de que manera!— grandes edificios en las mismas playas que destruían la armonía del paisaje y —lo más grave— contaminaban la zona con los inconvenientes y problemas de rigor. Ahora se dan cuenta de que la industria turística es insuficiente para consolidar unas fuentes de riqueza sino se conjuga con la industria y no decimos que pierden el tren, pero sí que se están lamentablemente retrasando en promoción cada día más es necesaria.

PETROFILO.