



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

1981

“Menuda polémica la armada con el problema de los accesos al Puerto. Ni remotamente podíamos pensar al escribir el reportaje de última plana que semejante cuestión llevara consigo una serie de aclaraciones y propuestas en este caso concreto por parte del Ayuntamiento. La verdad sea dicha que son perfectamente compatibles las soluciones propuestas y complementarias unas de otras.

[...] De ahí la necesidad de adecuadas vías de penetración hacia el puerto porque tanto Pere Martell como la Plaça dels Carros y la entrada por el Serrallo, están desbordados atendido el volumen cada vez mayor de mercancías transportadas. La vías a través del valle del Francolí, que propugna el Ayuntamiento como prioritaria, a nuestro entender es perfectamente factible, ensamblándola en los planes de ordenación urbana, del mismo modo que la construcción del nuevo puente sobre el Francolí junto a la desembocadura para enlazar con la Autovía Salou-Tarragona, debe constituir una fase más del propuesto enlace con Bellisens a la altura de Vilaseca.”

Petrófilo, 31/10/1981, “Accesos al puerto”.

“Como dijimos en su día, el eje transversal ensamblado en los planes de ordenación urbana de la ciudad es perfectamente compatible con el acceso Oeste, cuya prioridad propugna la Junta de Obras. Nos atrevemos a decir, complementarios uno del otro, por cuanto ambos proyectos cubren áreas bien determinadas. Más importante, diríamos, el eje transversal porque pone en comunicación directa el puerto con la Autopista del Mediterráneo una de las principales vías de la Península mientras el otro de los accesos enlaza con la Autovía Tarragona-Salou.”

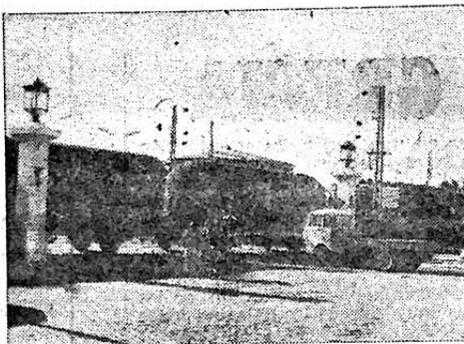
Petrófilo, 26/11/1981, “Accesos portuarios”:

Llegados a este punto, donde el puerto reclama una mejor cuota de accesos y posibilidades de expansión, la ciudad insiste en el desvío del río como único mecanismo para satisfacer las demandas portuarias. Pero, ante las dificultades de todo tipo que rodean un proyecto de tal envergadura, se barajan otras alternativas más posibilistas, como construir un nuevo acceso sobre los terrenos reservados para el nuevo cauce, identificado como eje transversal, a la vez que se penetra a la zona portuaria a través del oeste, abriendo los flujos del sur a las dársenas más orientales.

ACCESOS AL PUERTO

El Puerto siempre es noticia. El pasado miércoles al anunciar el arribo de 28.060 toneladas de maíz, dábamos cuenta que, a lo largo de cinco días, será preciso el empleo de 1.200 camiones ya que el bulkcarrier "Ermua" efectúa la descarga directa sobre el vehículo dispuesto al efecto en el Muelle Aragón. El destino de la mercancía estadounidense corresponde a las concentraciones avícolas de Reus, Tortosa, Valle del Ebro y Guissona. No olvidemos este pueblo ilerdense, cuya Cooperativa viene dando muestras de creciente vitalidad.

Hemos repetido de la importación de maíz, porque es espectáculo frecuente contemplar en nuestros muelles periódicos arribos de grano a los que se unen ahora los de carbón con destino a la trolense Central Térmica de Andorra. Y precisamente por estos transportes cerealistas se suceden la ampliación y construcción de nuevos silos ya que Tarragona se ha situado en primer lugar entre los receptores de granos procedentes, algu-



El paso a nivel junto a la Plaça dels Carros con el tráfico de camiones detenido como consecuencia de la cada día más frecuente circulación de convoyes ferroviarios. (Foto SEGU CHINCHILLA)

nas partidas, de Argentina y Brasil y las más de los Estados Unidos.

Ello obliga a la construcción de buenos accesos, pues el Puerto corre el peligro de verse yugulado por falta de adecuadas entradas. Para fecha más o menos remota, sigue en pie el proyecto de desvío del río Francolí, con lo cual el acceso a lo:

muelles que se construyen en la zona oeste —Reus (antiguo Transversal), Castilla, Rioja— quedará definitivamente solucionado mediante la adaptación del cauce como pista de acceso. Pero los problemas agravan en la zona este a medida que es prolongado el Dique de Levante o rompeolas.

El paso inferior sobre la vía del ferrocarril en la calle de Pere Martell junto al Serrallo, es insuficiente, lo mismo que el otro paso paralelo al muro de defensa del río, quedando el de la Plaça de los Carros, cuya solución requerirá mayores atenciones. El espectáculo frecuente del tráfico colapsado en espera del paso de un convoy o una simple máquina de tren, es corriente y su utilización como vía de acceso se hace cada vez más

Problema importante cuya resolución requiere imaginación e inversiones para evitar frecuentes colapsos circulatorios.

inoperante habida cuenta incremento el tráfico de viajeros y mercancías.

Problema importante este de los accesos, cuya resolución precisa imaginación e inversiones ya que la ruta ascendente portuaria se hará cada vez más patente a medida que superemos el bache de la actual crisis económica. — PETRÓFILO

ACL_13/02/1981_1093

¡YA ERA HORA...!

En nuestra edición del pasado domingo aparecía un anuncio oficial de la Diputación por el que se sometía a información pública la relación de bienes y derechos afectados por la ejecución de las obras del desdoblamiento de calzada de acceso a la Universidad Laboral. Simple y llanamente, la prolongación de la Autovía Tarragona-Salou o sea completar el trazado de una obra, iniciada hace más de un decenio. Porque primero fue el tramo comprendido entre el cruce de la carretera de la costa hasta la futura Plaza de Europa. La segunda fase, obligada debido a los numerosos accidentes registrados pues los coches se precipitaban sobre la valla de cierre del centro docente con la trampa de la ancha cuneta. También se resolvió la cuestión, prosiguiendo el desdoblado trazado hasta las inmediaciones del paso superior sobre la vía del ferrocarril. Los accidentes continuaron registrándose, pues más de un vehículo precipitose por el terraplen, si bien, en honor a la verdad, fue convenientemente señalizado el peligro, colocándose vallas de seguridad que limitaron en gran manera las desgracias.

Nos hallamos pues en los umbrales de eje-



ción de este tercer tramo perfectamente estudiado y aprobado, para lo cual se disponen de los medios necesarios. No debe subestimarse el capítulo de expropiaciones pues según nuestras noticias asciende a 24 millones de pesetas, aún cuando, unas tres cuartas partes del trazado discurre por el "Cami Vell de Salou", de propiedad municipal y habilitado en buena parte con ocasión de la construcción de la carretera de acceso a la Universidad.

Cumplidos estos trámites, podrá convocarse el correspondiente concurso subasta, previo a la adjudicación del inicio de la obra. Quienes hemos propugnado a lo largo de años y crónicas, la terminación de la Autovía de Circulación Rápida —y a la colección del Diario nos remitimos— expresamos nuestra satisfacción con un simple y a la par significativo: ¡Ya era hora...! como titulamos la presente crónica. Porque eran muchas las voces que llamaban a nuestra puerta como para no rehuir la llamada. Una llamada requerida por la serie de accidentes y expansiones que significaba el cuello de botella, toda vez

La ejecución de la tercera fase de la Autovía Tarragona — Salou, facilitará rápida y fluida circulación evitando lamentables accidentes.

que al no depender de Vías y Obras Provinciales ni de la Jefatura de Obras Públicas, se sucedían los desperfectos con alguna que otra reparación sumaria por parte de la misma Diputación ante las protestas de los usuarios de la carretera que se hacían clamor, en la época estival. — PETRÓFILO

ACL_26/02/1981_1094

BELLISENS

De nuevo se ha hablado de Bellisens. En el curso del pleno último de la Diputación, dióse cuenta de las aportaciones provinciales para la construcción de la Autovía promovida y ejecutada por el Ayuntamiento de Reus. Posteriormente, en nota publicada el pasado domingo, la Corporación puntualizaba las contribuciones estimadas del orden de 17.321.530 pesetas en su primera entrega, incrementada en 9.000.000 de pesetas más a instancia de la municipalidad reusense. El total pues, la aportación de fondos provinciales ha sido de 26.321.530 pesetas exactamente.

Aclarada la cuestión, se plantea ahora la conveniencia de prolongar la Autopista hasta el puerto de Tarragona. La finalidad de la nueva vía no es otra que enlazar directamente Reus con el complejo industrial tarraconense y zona portuaria a fin de imprimir la debida fluidez, tanto más cuanto nuestros muelles acusan la falta de accesos adecuados. Unos accesos lo suficiente holgados para evitar los diarios entorpecimientos en el tráfico de camiones. Conocemos perfectamente el problema y no vamos a insistir por cuanto ha sido denunciado repetidas veces en estas mismas columnas.



La actual carretera Tarragona-Reus completamente desfasada por el intenso tráfico que soporta en espera del desdoblamiento de calzadas que situará ambas poblaciones a diez minutos de distancia. — (Foto Segú Chinchilla)

Pero es evidente que prolongar Bellisens hasta el Francolí permitiría en buena parte, absorber el tráfico de la zona occidental del puerto, formado, como sabemos, por los Muelles Reus, Castilla y Rioja con posibilidades de mayores ampliaciones según dejan ver las obras actualmente en curso de ejecución. La mitad del puer-

to resolvería la cuestión aparte el propugnado desvío del Francolí, estimado también como parte de acceso al actual cauce, jalonadas de tupido arbolado de fácil crecimiento, como son en realidad y pueden serlo más todavía, las hileras de chopos.

La prolongación de Bellisens debe ser obra de la Junta del Puerto como parte integrante del equipamiento de la zona portuaria, en la que los accesos juegan primerísimo papel. Los Ayuntamientos de Vilaseca y Tarragona, posibles beneficiarios del proyecto, se encuentran en estos momentos afrontando el problema de la dotación de servicios deriva de un crecimiento acelerado como consecuencia de los procesos de industrialización y turismo. Ordenar las zonas periféricas de ambas poblaciones son objetivos prio-

El enlace con el puerto de Tarragona, uno de los objetivos básicos de la Autovía construida por el Ayuntamiento de Reus.

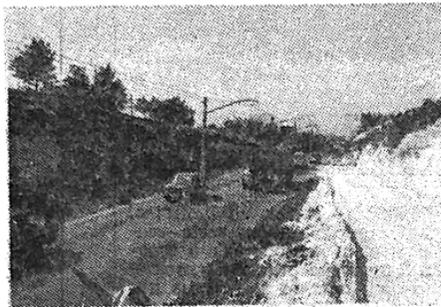
ritarios que detraen atenciones hacia otros menesteres. En este caso concreto, la prolongación de la Autovía hasta su definitivo enlace con el puerto, objeto que impulsó la ejecución del primer tramo al Ayuntamiento de Reus en el área estric tade su término municipal. — PETROFILO.

ACL_03/03/1981_1095

AUTOVIA TARRAGONA - REUS

Prosiguiendo nuestros comentarios acerca de la visita del ministro de Obras Públicas, a solicitud de nuestro compañero Pedro Ortega, el señor Ortiz ofreció adecuada respuesta a la pregunta formulada. Se trataba del estado de las obras de desdoblamiento de calzadas del primer tramo de la carretera Tarragona-Alcolea del Pinar, comprendido entre nuestra Ciudad— punto de origen— y la vecina Reus y del pago de los terrenos expropiados.

Como sea que la obra, cuyo presupuesto sobrepasa los 500 millones, ha sido distribuida en cuatro anualidades a efectos de financiación del proyecto, la razón del ritmo de los trabajos está en función del pliego de certificaciones de obras. Y no le demos más vueltas al asunto, según vimos y comprobamos en la Autovía de Circunvalación Rápida —nuestro desvío— que fue prolongándose en demasia para nuestras exigencias pero arribado a su fin en su primera fase, aún cuando el Ayuntamiento todavía paga facturas por trabajos diversos, consecuencia del cambio de emplazamientos de postes eléctricos, desviación de tuberías y demás servicios públicos, sin olvidar un sólo instante la indemnización por los terrenos afectados, objeto de contenciosos en algunos casos. Exactamente igual como viene



La vieja Vía Amelia que une Tarragona y Reus, objeto de obras de modernización y mejora mediante el desdoblamiento de calzadas.

(Foto Segú Chinchilla)

sucediendo en la Autovía de Tarragona a Reus, más conflictiva cuando más cerca se trabaja de ambos núcleos de población y mucho más despejada y holgada si corresponden a plena campiña. No nos impacientemos pues porque la experiencia adquirida a lo largo de tantos años de emborronar papeles y cuartillas, nos demuestra que tales proyectos vienen por sus pasos conta-

dos de conformidad, como decimos, con las consignaciones en sus respectivos presupuestos.

Exactamente igual, repetimos, que en el caso del pago de tierras ocupadas. El Ministro fue claro al respecto, cuando manifestó "que los expropiaciones están dentro de un turno para la cuestión de pago. En este terreno —añadió— el Ministerio ha de pagar sacando su importe del crédito para inversiones en carreteras que comprende construcción y pago de los terrenos expropiados y se satisfacen las liquidaciones por riguroso turno de antigüedad. En cuanto los expedientes estén terminados se empezará a pagar"

Por todo lo manifestado sabemos exactamente a qué atenernos y deberemos esperar —que remedio— a finalizar el plazo de ejecución en razón de las cantidades asignadas en los respectivos presupuestos y a la disposición de los

La marcha de los trabajos está en función directa con las cantidades consignadas en los presupuestos del Ministerio de Obras Públicas.

fondos necesarios en cuanto a las indemnizaciones por la ocupación de los terrenos afectados por la ampliación de una carretera vital para el Camp de Tarragona, que tanto puede contribuir a una mayor fluidez y desplazamientos entre las dos ciudades. Diez minutos serán suficientes, del mismo modo que ahora nos trasladamos a Salou, pongamos por caso. —PETROFILO

ACL_08/04/1981_1103

AUTOVIA TARRAGONA - REUS

El pasado domingo, la exhibición del Ejército del Aire con motivo del "Día de las Fuerzas Armadas", dio motivo a que fueran muchos los tarraconenses que se trasladaron a Reus, para presenciar ejercicios y acrobacias de los aparatos. Y, como es lógico, discurrieron por la actual carretera que está siendo objeto de profunda modernización, mediante las obras de desdoblamiento de las calzadas y su automática transformación en Autovía de Circulación Rápida.

Cada vez que pasamos por este primer tramo de la CN-420, la denominada de Tarragona a Alcolea del Pinar, sentimos la satisfacción íntima de haber contribuido, en la medida de nuestras posibilidades, a la ejecución de la importante obra. Juntamente con otros colegas, creamos el clima necesario a través de estas columnas, denunciando deficiencias, traducidas en muchas ocasiones en luctuosos accidentes. Formando de aquel propugnado triángulo de carreteras Tarragona-Reus-Salou, como parte integrante de la red de comunicaciones de nuestro Camp— por sistema rechazamos los artificiosos Alt Camp, Baix Camp y Tarragonés, porque el Camp es uno—, nuestra Diputación construyó la primera de



"Este enorme cartelón de detalle del trazado y accesos que tendrá esta importante vía, una vez estén hechas las obras que, por fin, ya han comenzado hace solo unos días", decía el Diario en la foto adjunta no sabemos los años publicada.

las Autopistas hasta Salou, proseguida después desde la Plaza de Europa hasta el Cruce de Cuatro Carreteras, e interrumpida por cuanto el tramo hasta Reus pertenecía al Estado. Y decimos pertenecía porque creemos ha sido traspasado a la Generalitat. Falta solo prolongar la Autovía hasta el enlace con la Carretera de Valencia a la altura del cruce de Torreforta, mientras asistimos a la ejecución de los trabajos en el tramo Tarragona-Reus.

Autovía y carretera

A juzgar por las noticias que han llegado hasta nosotros, la cuestión de la prolongación de la Autovía Salou-Tarragona se ha complicado, mientras la carretera Reus-Cambrils encuentra, de día en día, mayores facilidades. Precisamente hablando con el Vicepresidente de la Diputación, señor Aleu Jornet, Presidente de la Comisión de Obras Públicas, conocimos que la propugnada prolongación hasta el cruce de Torreforta y, con ello, la terminación de la obra supone una inversión de 63 millones de pesetas como consecuencia de los inconvenientes surgidos. Se trata de la serie de servicios que se suceden a lo largo del antiguo camino de acceso a la Universidad Laboral, en buena parte trazado sobre el "Cami Vell de Salou", de dominio público.

Por experiencia sabemos que estas obras cuanto más próximas se encuentran de un núcleo urbano, resultan mucho más conflictivas. Decimos esto porque no hace mucho tuvimos ocasión de comprobarlo con ocasión de los trabajos de ejecución de la Autovía de Circulación Rápida —nuestro desvío—, donde se acumulaban una



Proximidades del cruce de Torreforta en la carretera N-340. — (Foto: Archivo).

serie de servicios públicos que entorpecían y encajecían. Cuando no eran las tuberías de conducción del agua, era el teléfono y el desvío de líneas eléctricas y un largo etc. que debía corregirse sobre la marcha, no solo por la preteritoriedad de las obras —el paso por el interior de la ciudad había colapsado—, sino también por la inflación que recortaba presupuestos. Superando dificultades de todo orden se llegó a la fase final cuya culminación no fue otra que el enlace con la avenida de Cataluña a la altura de la carre-

terera de Valls, en espera del desarrollo de la segunda fase que supone la construcción de nuevo puente sobre el río Francolí.

Idénticos problemas surgen en el tramo que falta de Autovía, esperando que serán soslayados a fin de que antes de finales del presente ejercicio, puedan adjudicarse las obras previa la convocatoria del correspondiente concurso-subasta.

En cambio, la modernización de la carretera de Reus a Cambrils, parece que ha superado toda clase de dificultades y que se entra en la recta final, que no es otra que el comienzo de los trabajos.

Proyectos paralelos que sería de desear fueran prontamente soslayados para pasar al capítulo de las ejecuciones, tanto más cuanto se consideran ambos con suficiente entidad para ser estimados como en realidad merecen. La circulación

ACL_30/05/1981_1111

Surgen complicaciones en la Tarragona-Salou derivadas del paso de servicios públicos, mientras el proyecto Reus-Cambrils ha superado inconvenientes.

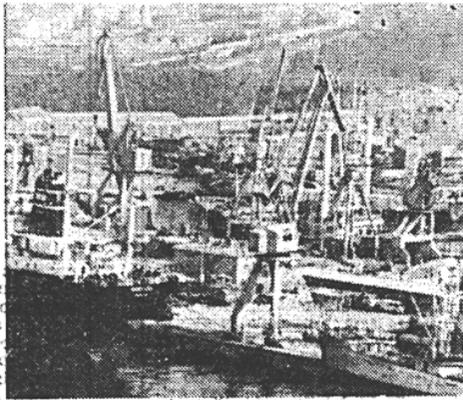
es muy intensa; cumplen ambas vías una finalidad manifiesta cual es aproximar Reus al mar por un lado y situar Salou a diez minutos de Tarragona, con repercusiones en las esferas industrial y turística y las obras se hacen doblemente necesarias en evitación de sensibles accidentes. Esta es la cuestión.—PETROFILO.

ACL_01/07/1981_1117

ACCESOS AL PUERTO

Menuda polémica la armada con el problema de los accesos al Puerto. Ni remotamente podíamos pensar el escribir el reportaje de última plana que se mediante cuestión llevara consigo una serie de aclaraciones y propuestas, en este caso concreto por parte del Ayuntamiento. La verdad sea dicha que son perfectamente compatibles las soluciones propuestas y complementarias una de la otra.

Nuestros muelles están saturados y los problemas se acumulan por carencia de accesos adecuados. Sorteamos la actual crisis y los índices de mercancías cargadas y descargadas, como las importaciones y exportaciones, mantienen cifras consideradas aceptables, con tendencias positivas. Claro está que nuestro puerto recibe crudos petrolíferos a través de los pantalanés y monoboys destinados a las refinerías de ENPETROL y ASESIA y, por otra parte, es exportador de aquellos productos derivados del refino, aparte, claro está, los constantes envíos y retornos de productos petrolíferos, particularmente de los complejos petrolquímicos de Terneuzen (Holanda) y Fos (Francia). En cuanto a la refinería de Porto Torres (Italia), según noticias llegadas hasta nosotros a través de la delegación algeresa que permaneció en nuestra ciudad con motivo de las fiestas de Santa Tecla —L'Alguer se encuentra a 30 kilómetros de Porto Torres—, parece ser que sufre los efectos de la recesión económica, con evidente paralización de actividades que, por otra parte



Vista del Muelle Reus, antiguo Transversal, saturado de mercancías y sin posibilidades de mayores ataques. (Foto, Segú Chinchilla)

detecta nuestro puerto por la virtual suspensión de transporte marítimo con el norte de la isla de Cerdeña.

Todo cuanto hemos manifestado viene a cuento para destacar de que el mayor volumen de tráfico, corresponde al petrolífero, pero otros factores no deben subestimarse, ni muchos menos, cuales con los envíos cada día en incremento de cemento en sacos a los países árabes, productores de petróleo —señales evidentes en el auge de la construcción— y las importaciones de carbón, hulla y cereales. Este incesante tráfico supone una congestión en nuestras vías de acceso con incidencia

manifiesta sobre la población, zona de la Plaza Imperial Tarraco y alrededores en particular.

De ahí la necesidad de adecuadas vías de penetración hacia el puerto porque tanto Pere Marcell como la Plaça dels Carros y la entrada por el Serrallo, están desbordados atendido el volumen cada vez mayor de mercancías transportadas.

La vía a través del valle del Francolí que propugna el Ayuntamiento como prioritaria, a nuestro entender es perfectamente factible, ensamblandola en los planes de ordenación urbana, del mismo modo que la construcción del nuevo puente sobre el Francolí junto a su desembocadura para enlazar con la Autovía Salou-Tarragona, debe constituir una fase más del propuesto enlace con Bellisens a la altura de Vilaseca.

Para nosotros lo importante es que se solucione la cuestión mediante la ejecución de ambos proyectos ya que la marcha del puerto tiene unas exigencias concretas en cuanto a sus enlaces con las grandes vías exteriores, digase Autopistas y Carreteras Nacionales. Precisamente en la reunión última de la Junta de Obras y según se desprende de las declaraciones de la Alcaldía en la sesión

Los proyectos presentados a través del valle del Francolí y el nuevo puente en la desembocadura, son perfectamente compatibles e incluso complementarios.

de la Comisión Municipal Permanente, quedaron sobre la mesa los proyectos, en espera de una resolución definitiva por parte del ministerio de Obras Públicas.

A la expectativa de la resolución permanecemos, mientras contemplamos el lento fluir de tantos y tantos camiones pesados por el interior de la Ciudad en dirección hacia nuestra zona portuaria.—PETROFILO

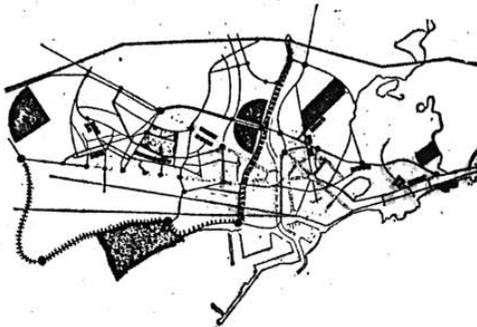
ACL_31/10/1981_1127

Accesos portuarios

El compromiso suscrito entre la Alcaldía, la Presidencia de la Junta de Obras del Puerto y el Gobierno Civil, en calidad de representante del Estado, viene a poner fin al contencioso surgido entre ambas partes referente a los accesos portuarios.

Como dijimos en su día, el eje transversal ensamblando en los planes de ordenación urbana de la Ciudad es perfectamente compatible con el acceso Oeste, cuya prioridad propugna la Junta de Obras. Nos atreveríamos a decir, complementarios uno del otro, por cuanto ambos proyectos cubren áreas bien determinadas. Más importante, diríamos, el eje transversal porque pone en comunicación directa el puerto con la Autopista del Mediterráneo una de las principales vías de la Península mientras el otro de los accesos enlaza con la Autovía Tarragona-Salou.

Las posibilidades de ejecución son en un plazo próximo el enlace con los muelles junto a la desembocadura del Francolí, proyecto perfectamente estudiado, con la construcción de un nuevo puente y la prolongación debida hasta el enlace con la Autovía que comunica nuestra ciudad con el barrio marítimo de Vilaseca.



Plano de situación de las soluciones "Oeste" o "Eje Transversal con respecto a la ciudad y puerto.

Y en este proyecto, la Diputación debe coordinar sus planes con la propugnada prolongación de la Autovía hasta su enlace con la carretera de Valencia, junto al cruce de Torreforta. Circulamos a menudo por la citada ruta y la necesidad se hace imperiosa por el hecho de que las ventajas del trazado rápido y seguro, son anuladas por el cuello de botella del viejo camino de Salou, convertido en 1956 en carretera de acceso a la Universidad Laboral. Es verdad que RENFE exige un puente con una anchura de cuatro carriles y que deben realizarse una serie de obras complementarias en razón a la servidumbre establecida con respecto a

la entrada a diferentes industrias, pero aún así debe forzarse la máquina para llevarlo a feliz término cuanto antes.

En términos generales, lo importante es el acuerdo suscrito entre las partes interesadas para que el puerto pueda disponer en un futuro próximo de los accesos oeste y el derivado de la construcción del eje transversal. En Tarragona sufrimos las consecuencias de tanto vehículo pesado circulando por el interior de la población —la Plaza de al Imperial Tarraco es escenario de atascos e incomodidades en aumento—, la mayor parte de los cuales proceden o se dirigen al puerto. Sólo en cemento para citar un ejemplo, es incesante el fluir de camiones cubas y grandes trailers cargados de sacos con las consiguientes molestias para

Un compromiso, el suscrito, satisfactorio para el Ayuntamiento y la Junta de Obras al hacer complementarios los viales Oeste y el Eje Transversal.

todos, aparte los envíos por vía marítima bien sea desde San Carlos de la Rápita con los buquetanques "Cemenmar" o de Vallcarca con el "Arquitecto Gaudí". Y así podríamos citar varios ejemplos, sin subestimar ni mucho menos, los camiones cargados de frutas y verduras procedentes de Almería y regiones levantina y murciana con destino a los mercados de consumo barcelonés o aquellos otros allende fronteras. — PETROFILO.

ACL_26/11/1981_1132

1982

“Se habla y vuelve a plantearse la cuestión del Área Metropolitana del Camp de Tarragona. Dicho en otras palabras, el triángulo Tarragona-Reus-Valls viene a ampliar aquellos escarceos en torno al primero que incluía las poblaciones de Tarragona-Reus-Vilaseca. El proceso de la industria petroquímica de una parte, unido a la afluencia turística, –no olvidemos el papel decisivo de Salou–, obligaba a fijar la mayor de las atenciones en la parte suroeste de nuestra comarca. Porque el Camp es uno, por razones geográficas e históricas. Un anfiteatro de montañas cierra desde las Sierras de Hospitalet, Falset y Llaberia, hasta el Gaià, la fértil llanura definiendo perfectamente nuestra tierra.”

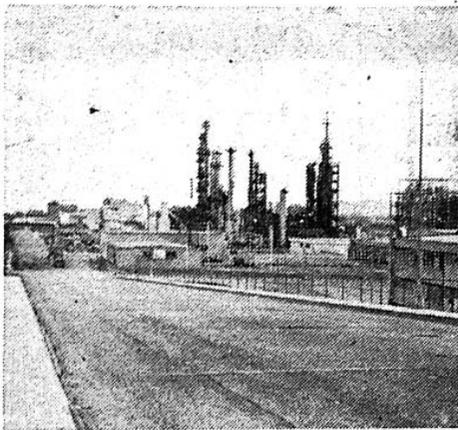
Petrófilo, 25/04/1982, “Área metropolitana del Camp”.

La construcción de la complejidad territorial y social del Camp llevada a cabo en los últimos veinticinco años ha modelado una realidad económica que, a juicio de la opinión del momento, merece ser gestionada bajo una única autoridad pretendidamente metropolitana. También Tarragona se prepara para la llegada de un nuevo Plan General que temple los envites especulativos absorbidos por la ciudad y su periferia acaecidos bajo el mando de una planificación demasiado pretenciosa elaborada en los setenta.

AREA METROPOLITANA DEL CAMP

Se habla y vuelve a plantearse la cuestión del Área Metropolitana del Camp de Tarragona. Dicho en otras palabras, el triángulo Tarragona—Reus—Valls viene a ampliar aquellos escaños en torno al primero que incluía las poblaciones de Tarragona—Reus—Vilaseca. El proceso de la industria petroquímica de una parte, unido a la afluencia turística, —no olvidemos el papel decisivo de Salou—, obliga a fijar la mayor de las atenciones en la parte suroeste de nuestra comarca. Porque el Camp es uno, por razones geográficas e históricas. Un anfiteatro de montañas cierra desde las Sierras de Hospitalet, Falset y Lloveria, hasta el Gaià, la fértil llanura definiendo perfectamente nuestra tierra. Las subdivisiones en los denominados Baix Camp, Alt Camp y Tarragonés, son enlramente falsas y no obedecen a otros motivos que los puramente comerciales de determinadas zonas, cuando «l'anada amb carro» resultaba usual y las carreteras muchas de las veces eran pura entelequia.

Hoy han transcurrido muchos años desde 1936 y naturalmente aquellos límites artificiales no obedecen a las realidades concretas de hoy. Entre Reus y Tarragona a guisa de ejemplo, existía el enlace a través del ferrocarril y los autobuses de línea y lo propio con Valls



Complejo petroquímico tarraconense, factor determinante, con el turismo, de la transformación de nuestra comarca.

(Foto Archivo)

servido por los autocares, que no la vía férrea daó el largo rodeo que significaba la parada y transbordo de Sant Vicenç.

En nuestros días, dentro de pocos meses, con la Autovía de Circulación Rápida que se última entre Tarragona y Reus bastarán sólo diez minutos para desplazarse entre ambas ciudades. Valls, tardará un poco más, pero está previsto para dentro de cuatro

años el enlace directo con Tarragona a través de la futura Autovía, cuyo primer tramo corresponde al de la Autopista del Mediterráneo, en las inmediaciones del Pont del Diabale. Un cuarto de hora será suficiente para trasladarnos al núcleo vallense, cuya importancia corre pareja con el proceso de industrialización experimentado de unos años a esta parte y el asentamiento de la Refinería e industrias complementarias en el valle del Francolí.

Decimos cuanto antecede porque ha llegado la hora de estudiar la ordenación del Camp de Tarragona, mediante la creación de la Zona Metropolitana, de l mismo modo que aconsejaron tales medidas la Ciudad Condal y su entorno a pesar de la Serra de Collserola que divide el Pla de Barcelona del Vallés.

Y estas circunstancias se harán cada vez más perentorias ya que el Camp constituye hoy en día el segundo núcleo industrial de Cataluña y nuestro Puerto ha sobrepasado con mucho al barcelonés. Por experiencia sabemos que la administración es lenta y muchas veces inoperante, pero hay que proyectarse respecto a esta cuestión, mancomunando servicios y

Tarragona — Reus — Valls, amplio triángulo precisado de mejores infraestructuras para superar dificultades una vez vencida la crisis económica.

unificando criterios tanto más cuanto la superación de la crisis económica comportará nuevos planteamientos a cuyo desafío deberemos responder con los servicios y necesarias infraestructuras, a las que no son ajenas —primordiales— todo cuanto afecta a la traida de las aguas del Ebro. — PETRÓFILO.

ACL_25/04/1982_1156

MINITRASVASE

- Después de transcurrido un año de la promulgación de la Ley, la constitución de una comisión gestora deberá acelerar trámites que permitan la confección del correspondiente proyecto.

Parece ser que «está posant fill a l'agulla» al controvertido minitrasvase de aguas sobrantes del Ebro. Transcurrido un año de la aprobación por las Cortes y promulgación de la correspondiente Ley, el pasado viernes en Barcelona tuvo lugar el acto de constitución de la comisión gestora, encargada de redactar los estatutos y llevar adelante la traída de aguas Oberas. Y a fe que lo necesitamos todos, particularmente Tarragona que se las ve y desea para conseguir un agua potable que nos es negada, con los consiguientes perjuicios y molestias para el vecindario. Particularmente en estas jornadas caniculares, cuando el termómetro alcanza niveles prácticamente desconocidos por nosotros, la falta de agua se hace sentir sobremanera con una intensificación en el lento peregrinar a las fuentes de La Oliva —canalización de los caudales de la Mina de l'Arqueisbe de Puigpelat— y el constante trasiego de

bidones y otros artilugios en busca por los pueblos cercanos o manantiales más o menos próximos, pues es sabido que las fuentes públicas de las poblaciones vecinas se cierran para evitar la fuga del líquido elemento hacia otros pagos. Unas veces por necesidad y otras por puro egoísmo, la verdad es que los tarraconenses no sabemos dónde «tocar voses», si no es muchas de las veces, la compra de bidones y garrafas a once pesetas el litro. Pero así vamos tirando y resistiendo —¡hasta cuanó!— mientras no alcancemos aquellas aguas del Ebro que, en gran medida, pueden resolver penurias y males.

Desde la aprobación de la Ley ha habido contactos entre las partes interesadas —comunidades de regantes de los canales del Ebro, municipios e industrias—, coincidiendo todos en la necesidad de acometer de una vez la tan debatida derivación de caudal sobrante. Agua hay, lo que

pasa es su pésima distribución y escaso aprovechamiento. Mientras unos están pendientes de aquella gota para recogerla avaramente, el padre Ebro aporta millones y millones de metros cúbicos al mar sin pena ni gloria. Más bien pena que gloria. Estas voluntades y propósitos canalizadas a través del Departamento de Política Territorial de la Generalitat permitirán primero la confección de los estatutos correspondientes para ser elevados al Ministerio de Obras Públicas para su aprobación definitiva. La gestora —para no perder más tiempo en el clásico quitame allá esas pajas— se fijará un calendario de actuación hasta tanto no se constituya el consorcio encargado de la financiación, confección del proyecto y ejecución de las obras.

Treinta pueblos y ciudades del Camp de Tarragona y veintiuna empresas, conjuntamente con los representantes de los regantes del Delta y la Administración.



Vista general del Valle del Ebro, cuyos caudales son tan necesarios para el Camp de Tarragona. (Foto Segú Chinchilla)

constituirán el antedicho consorcio con unos fines bien concretos y determinados, según hemos expuesto.

A esperar pues el cometido de la misión por parte de la comisión gestora, con el fin de aligerar trámites y, sobre todo ganar tiempo. Las necesidades son muchas, los años pasan y somos los tarraconenses los mayormente perjudicados, pues esta broma del agua salada dura más de seis años con inoperancias manifiestas por parte de la Administración. Mientras, acelerar cuanto afecta al azud sobre el Francolí a fin de que, con la llegada del otoño y las previstas o probables lluvias, podamos, por lo menos aliviar nuestros males la mitad

del año. Pues por experiencia sabemos que nuestro viejo Tulcis comienza a aportar caudales superficiales a partir de la segunda quincena de septiembre para prolongar su constante fluir hasta primeros de junio. Mientras tanto deben acelerarse el tendido del colector de las aguas residuales del barrio de San Salvador y tenerlo todo a punto. Bajo el supuesto claro está, que sea normal el régimen de precipitaciones, pues con la destrucción de nuestros bosques con salvajes incendios que son ya habituales, estamos en camino de transformar nuestras tierras en auténtico desierto.

PETRÓFILO

ACL_13/07/1982_1163

Polígono industrial Francolí

- La acumulación de desperdicios, cascotes y basuras, entre crecidas hierbas a lo largo de las parcelas, testimonio de desidia y abandono

HAY que insistir en ello. Se trata del Polígono Industrial Francolí, dependiente ahora del «Institut Català del Sol» por transferencia de la Generalitat de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas. Un polígono que se extiende entre las instalaciones de Campsa y la carretera de acceso a la Universidad Laboral. Exprofeso citamos carretera de acceso, por cuanto, dentro de poco, aquella vía que sigue el trazado del «Cami Vell de Salou», será transformada en Autovía de Circulación Rápida, culminando, con esta tercera fase, la construcción de la Tarragona-Salou. Como saben Vdes. en fecha reciente, la Diputación adjudicó las obras que, es de esperar comenzarán en breve para tenerlas a punto dentro de los plazos previstos.

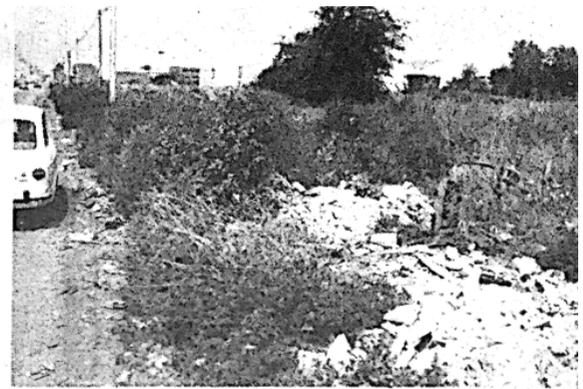
Pero nuestro propósito es escribir acerca del mal estado en

que se encuentran los viales del Polígono citada. Aparte la gran cantidad de hierba crecida al compás de la fertilidad del suelo —las mejores avellanas de nuestro término municipal se cosechaban en la amplia finca—, un segundo factor viene a ensombrecer el reglamento de policía y limpieza que debe existir. Aparte algunas factorías —muy pocas— que tienen el prurito de tener limpia y despejada no solo la fachada sino las aceras correspondientes, la mayoría de los solares resultantes de la parcelación, se encuentran en lamentables condiciones. Los desperdicios se acumulan con la secuela de moscas y ratas y algún que otro mueble y trasto viejo es perceptible entre tanta basura. La mayoría de las señales indicadoras brillan por su ausencia y las propias empresas asentadas, que deberían ser las primeras en su buena disposición, presentan

deplorable aspecto de abandono.

Lamentable para todos, por cuanto el eje central del Polígono es utilizado por numerosos automovilistas, con el espectáculo de rigor, sobretodo si se circula en camión o autocar. En repetidas ocasiones solemos hacerlo a lo largo del año y desde luego podemos afirmarles que aquello es pura cochambre acumulada a través del tiempo. Nadie cuida de arrancar las hierbas y menos retirar escombros y desperdicios, cuando deberían ser la propiedad en los casos que afectan a parcelas específicas o el Institut del Sol, los encargados de mantener la amplia zona con un mínimo de decoro.

Almacenes, sobretodo, con alguna que otra factoría, han venido instalándose a lo largo de la amplia franja de terreno y, en estos momentos, es el Ayuntamiento que inicia las obras de construcción del nuevo Parque



Un aspecto de los desperdicios y basuras acumuladas en la calzada y parcelas industriales. (Foto Segú Chinchilla)

de Bomberos en una de las parcelas resultantes de la desafectación de la carretera, junto al antiguo Canyet.

Hay que obligar a limpiar el Polígono cumpliendo con elementales normas de sanidad e higiene, dando ejemplo el Institut para que la empresa privada siga las directrices enanadas de una reglamentación acorde con las exigencias del lugar. En viajes realizados por nuestras tierras, hemos contemplado varios polígonos —el de Berga, últimamente— y desde luego como el tarra-

conense «res de res». Crecen las hierbas propias de la climatología del lugar, pero se encuentran perfectamente limpios y ordenados, en espera de aquellas ocupaciones industriales que aconsejaron su construcción y trazado.

Nada nuevo podemos afirmar a lo manifestado y solo pedir a quien corresponda, la adopción de las medidas necesarias para dejar el Polígono en las debidas condiciones de salubridad.

Petrófilo

ACL_15/07/1982_1165

IMPORTANTE PROYECTO

Terminal de Mercancías peligrosas, acceso al Puerto y ejecución de la segunda fase de la Autovía de Circunvalación Rápida, deben aunar voluntades de organismos y corporaciones.

Importante proyecto se está perfilando en estos momentos en relación con la circunvalación de la ciudad y los accesos al Puerto. Hace ya algunos meses que nos fueron facilitadas las primeras informaciones que hemos silenciado hasta tanto no se concretaran los diversos aspectos y obras que integran el trabajo todo.

Precisamente en el Boletín «La Veu de l'Ajuntament», trata de ello, por lo que significa para el futuro de la ciudad. En síntesis, deben aunarse voluntades del Ministerio de Obras Públicas, Generalitat, Junta de Obras del Puerto y Ayuntamiento. Voluntades encaminadas a llevar a feliz término el proyecto, evitando la intensa circulación rodada por el interior de la ciudad. Porque aquello que eran afueras, es hoy casco urbano y contemplando el tráfico desde el edificio del Diario, somos conscientes de la serie de inconvenientes y peligros —el día menos pensado se nos empujará un mastodonte de la carretera en la Redacción— que supone el lento fluir de tanto vehículo. Hay que erradicar la circula-

ción pesada por el interior de la población y sólo basta, en algunos momentos, observar los embotellamientos que se producen en la Plaza Imperial Tarraco para reafirmarnos en el aserto.

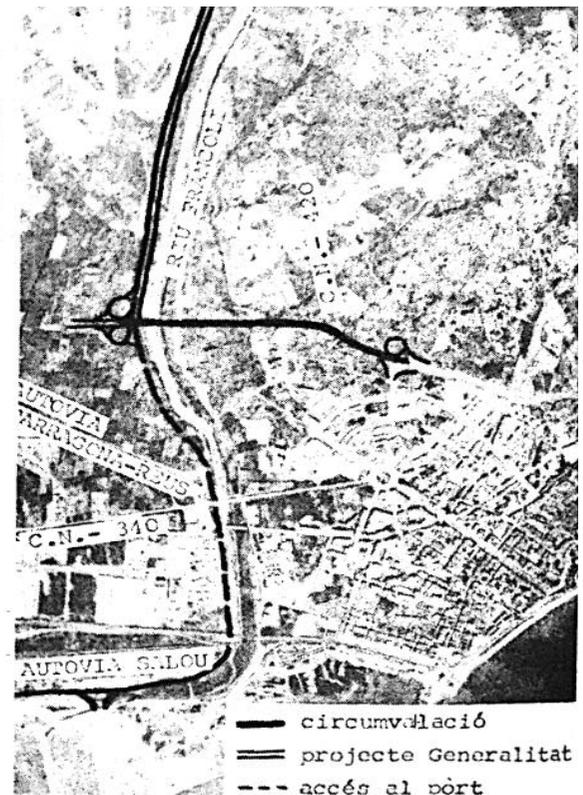
Como es sabido, la Generalitat proyecta la construcción de una terminal de transportes de mercancías peligrosas en el Polígono Francolí, situado entre Constantí y Tarragona. Este proyecto obliga a la construcción de los accesos correspondientes a las vías nacionales —en este caso la Autopista del Mediterráneo y la CN 340, cuyo enlace está previsto en estrecho contacto con la prolongación de la Autovía de Circunvalación Rápida— (léase Desvío) y consiguiente construcción de un puente sobre el río. Corresponde pues a la Dirección General de Carreteras, la ejecución de la segunda fase de la Autovía, tantas veces propugnada a través de estas mismas columnas.

El tercero de los proyectos, viene señalado por la autovía de

acceso al Puerto, siguiendo el trazado del lecho del Francolí, con lo cual se evita el largo y costoso capítulo de expropiaciones, canalizando convenientemente el río en su tramo último antes de rendir al mar sus escasos recursos hidráulicos. Es proyecto que corresponde a la Junta de Obras del Puerto, como parte mayormente interesada en la desaparición de la circulación pesada por la ciudad, en este caso concreto, el Barrio Marítimo del Serrallo y Paseo de la Independencia.

En cuanto al Ayuntamiento, es de prever que debería aportar los terrenos necesarios que hicieran posible la prolongación de la Autovía de Circunvalación, dando por finalizada la segunda fase del proyecto.

Estos son los planteamientos expuestos a la vista de las posibilidades estudiadas. El Puerto sería, con la ciudad, los primeros beneficiados, mientras se proseguiría la política de dotación de la infraestructura viaria necesaria en una de las zonas más conflictivas por la conjunción de una



serie de actividades e instalaciones industriales, precisadas de facilidades adecuadas para el

transporte de toda clase de mercancías.

PETRÓFILO

ACL_14/08/1982_1170

Ordenación urbana

Unos estudios para una ciudad de 220.000 habitantes con una inversión de 6.000 millones a lo largo de ocho anualidades

Aprobada inicialmente la revisión—adaptación del Plan General de Ordenación Urbana en el pleno municipal del pasado día 29 de julio, ha sido expuesto al público en la Casa de Cultura en cuyo patio central figura la grandiosa maqueta a escala de 1:2.000 comprendiendo la totalidad del término desde La Canonja hasta Tamarit y Ferrán.

Según se desprende del amplio informe del director del equipo redactor del proyecto, ofrecido en el transcurso de la reunión del Consistorio, el Plan que nos ocupa viene a sustituir al aprobado en 1973 que contemplaba la ordenación de la ciudad hasta el tope máximo de 420.000 habitantes. La gran expansión de Tarragona como consecuencia de los factores industrialización y turismo, aconsejó, hace un decenio la confección de nuevos planes, pues la iniciativa privada desbordaba con mucho las previsiones del municipio. Recuerden simplemente, como hemos manifestado en otras ocasiones, que se construían edificios en lugares carentes de la ordenación debida, sobretodo en la zona periférica y en vías todavía no urbaniza-

das del casco estricto. Tal era la demanda de viviendas ante la inmigración constante al socaire de la prosperidad y los altos salarios que se percibían. Como consecuencia de este fenómeno, similar, si bien guardando las proporciones debidas, a la «febre d'or» de la década de los 70 y 80 del pasado siglo, se impuso la redacción de un plan lo suficiente amplio para aquella Tarragona de medio millón de habitantes que se presentaba ante el empuje y vitalidad demostrados a partir de la década de los 60 cuando, superado con éxito el Plan de Estabilización, del 1957-59, la ciudad experimentó una sensible cambio en todos los órdenes ante las construcciones de la Universidad Laboral y Ciudad Residencial —inauguradas en 1956— y el inicio de un proceso de industrialización coincidente con el arribo de las primeras masas turísticas.

Pero surge la crisis petrolífera de noviembre de 1973, justamente aprobado el plan y, con ello, el inicio de la rescensión en la que estamos inmersos en estos momentos. De ahí que el nuevo Plan sometido a la consideración del Pleno, se fije unos objetivos

mucho más modestos en razón de las realidades económico-sociales presentes y estime un aumento de 100.000 habitantes a lo largo de ocho anualidades, bajo supuestos de que se produzca la reactivación, tan esperada por todos. Si el mundo sigue debatiéndose con la acu actual crisis, les aseguramos que Tarragona mantendrá una población, sino vegetativa, al menos con un índice de crecimiento muy pausado, adelantándose, en este caso, el Plan General a futuras necesidades. El parón expansivo que estamos atravesando debe ser aprovechado por el Ayuntamiento para cubrir déficits en la dotación de servicios públicos, fomentando la construcción en todos los casos y circunstancias.

Aún cuando ante la teoría de unos planos y maquetas, se impone la realidad del estudio económico. Podemos planificar una ciudad óptima con toda clase de proy ectos parciales que protejan el paisaje, señalen zonas verdes, defiendan la circulación rápida por las vías de penetración, rehabiliten núcleos habitados, en este caso, la parte alta y un largo etc. Pero no olvidemos



La maqueta, reproducción a escala del Plan General, presentada a la consideración pública en el patio de la Casa de Cultura. (Foto Archivó)

un solo instante que la ordenación apuntada supone una inversión de 6.000 millones a lo largo de ocho ejercicios, de forma que en el primer cuatrienio se consignan 2.800 millones para alcanzar los 3.200 millones restantes en los segundos cuatro años. De otra parte debe estimarse como fundamental e imprescindible la continuidad en la actuación municipal, pues, seguimos insistiendo que la gestión de cuatro años de una Corporación con renovación total de sus miembros, una vez agotado el periodo establecido, es un auténtico dislate. En este caso, quien manda en el Ayuntamiento es el funcionario y aquellos planteamientos y proyectos acariciados pasan automáticamente al capítulo de las buenas intenciones y deseos, según nos demuestra la experiencia. Seis años precisa

una Corporación para realizar una labor positiva: los dos primeros para conocer a fondo los problemas y entresijos municipales; pará actuar firmemente en el segundo bienio y gastarse en los dos años últimos, con renovaciones parciales cada tres anualidades para garantizar la continuidad debida en la gestión municipal.

El Plan General, deberá seguir todos los trámites y resolver las alegaciones presentadas. Después, el nuevo Consistorio decidirá en definitiva, aún cuando los actuales estudios se adaptan a las realidades presentes, bajo el supuesto de que la economía y con ello la ciudad no cambien de signo en un prudencial periodo de tiempo.

PETRÓFILO

ACL_15/08/1982_1171

Accesos al Puerto

Aprobado el de la zona Oeste, se está pendiente de ensayos y estudios en relación con la capacidad del cauce del Francolí para asentar el Eje Transversal.

Uno de los principales problemas que tiene planteados nuestro Puerto en estos momentos es cuanto se relaciona con sus accesos. El volumen de mercancías manipuladas en las operaciones de carga y descarga se traduce en un constante fluir de camiones que hacen inoperantes las vías actuales. La congestión es manifiesta y como la expansión urbana alcanza límites que hasta hace no muchos años eran simples cultivos —léase la entrada por el Paseo de la Independencia—, de ahí entorpecimientos y pérdidas de tiempo innecesarias. La misma calzada del indicado Paseo no da para más y las protuberancias del pequeño adoquín plasman la intensidad de la circulación rodada, unido al volumen y peso de los grandes vehículos.

Afortunadamente, este problema capital, está siendo debida-

mente encauzado, según se desprende de la licencia municipal otorgada a la Junta de Obras del Puerto «con la condición de que el nudo de enlace con la autovía de Salou se haga de forma que permita realizar oportunamente los ramales que figuran en el plan parcial del sector», leemos en la referencia de la sesión de la Comisión Municipal Permanente. De otra, deben establecerse los debidos contactos y coordinaciones con la Diputación, previstos en el proyecto de prolongación de la autovía que, según nuestras noticias, está a punto de iniciar los trabajos, una vez adjudicado el proyecto. Su demora —nos informan— viene condicionada por el cambio del trazado de las tuberías de gas de suministro a la Universidad Laboral y algunos otros detalles, en relación con los servicios públicos existentes. Estos trabajos tocan a su fin, de

manera que, en fecha próxima se acometerá definitivamente el proyecto hasta el cruce de Torreforta, por el que hemos porfiado en tantas y tantas ocasiones en estas mismas columnas.

Hecho el inciso, el acceso Oeste, en líneas generales, supone el trazado de un tramo de autovía hasta la desembocadura del Francolí con la construcción de un nuevo puente hasta su enlace con los muelles ya existentes y aquellos otros proyectados. Es de prever que las obras sean adjudicadas prontamente a fin de facilitar nueva entrada a la zona portuaria, eliminando, en buena medida, la circulación por el Paseo de la Independencia.

La segunda de las fases viene señalada por el eje transversal, enlace directo de la Autopista del Mediterráneo con el Puerto a traé.través del cauce del río. Precisamente la semana pasada,



como informábamos oportunamente en estas mismas páginas, se celebró una importante reunión en el Minsiterio de Obras Públicas para tratar de la cuestión, supeditando la viabilidad del proyecto a los estudios y ensayos de desagüe de las aguas al producirse una avenida y otras cuestiones de tipo técnico. Para fines de año, pueden estar realizados estos estudios y será entonces cuando se planteará abiertamente este segundo proyecto, complemento del primero.

Estamos pues, en un compás de espera en cuanto al Eje Transversal, mientras ha sido concedido el permiso correspondiente, por lo que al Municipio afecta, en el denominado Acceso Oeste.

Esta es la cuestión. Una cuestión importantísima para el devenir de nuestro Puerto, pues con la marcha y desenvolvimiento de sus muelles, son previsibles estrangulamientos en un plazo más o menos largo, según nos demuestra la frialdad de las cifras. Pueden existir conjunturas como la presente, cuando arrastramos profunda crisis económica —en lo que va de año, los tres primeros trimestres arrojan un 7,8 por ciento negativo en tráfico y mercancías—, pero superada ésta, no hay duda de que irá a más, pues está respaldado por un hinterland que alcanza la totalidad del valle del Ebro y zonas adyacentes.

Petrófilo.

ACL_17/10/1982_1173

Importante obra

Adjudicada la prolongación de la Autovía de Salou hasta el cruce de Torreforta, el plazo de terminación de las obras debería coincidir con el comienzo de la temporada turística

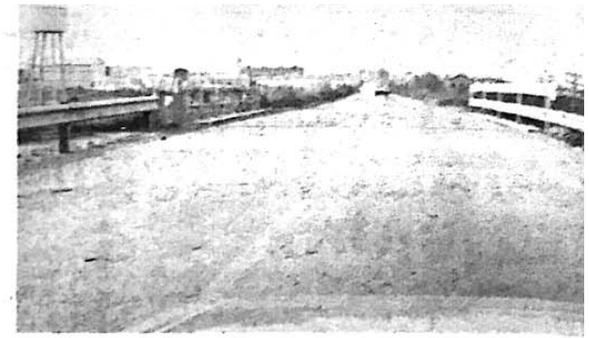
TRAS breve pausa en el diario acontecer y escribir, una importante noticia cabe destacar por lo que a Tarragona afecta. Tarragona y Salou, naturalmente y, por ende, las comunicaciones de nuestro Camp. Nos referimos a la firma de la escritura pública de contrata de las obras de prolongación de la Autovía hasta el cruce de Torreforta. Quienes hemos seguido, paso a paso, la construcción de la importante vía de comunicación —la primera Autopista antes de que arribarán las del Ebro y Mediterráneo en nuestras comarcas—, mostramos nuestra satisfacción, por el logro de semejante empeño.

Tres fases, demasiado prolongadas, se han venido desarrollando en el curso de las obras.

La primera: el tramo comprendido entre el cruce de la carretera al Faro de Salou por La Pineda hasta la entonces denominada Plaça dels Estanys, hoy de Europa. Después de vencer no pocas resistencias y reticencias, sobre todo en la zona denominada del Coll del Telégrafo, quedaron inauguradas los trabajos y la autovía abierta al tráfico. La segunda fase, consecuencia de la primera, vino obligada por los numerosos accidentes registrados junto a la valla de la Universidad Laboral, donde era frecuente —lo recordamos perfectamente— cualquier vehículo arrumbado sobre la cuneta. Hubo su campaña de prensa, las Cartas al Director y las consabidas protestas, de las que la Diputación se hizo eco, prolongando

la autovía hasta el paso superior de la línea del ferrocarril, en razón de que debía resolverse la cuestión de la carretera de acceso al centro docente, asentada sobre el «Camí Vell» de Salou.

Nos hallamos ahora en el remate de la obra, mediante el establecimiento del debido enlace con la carretera de Valencia al que cabrá añadir el del acceso a los Muelles Oeste de nuestra zona portuaria. Prácticamente se han terminado los trabajos previos, cuales eran la desviación de la tubería de conducción del gas a la Universidad y otros relacionados con la dotación de servicios públicos y, una vez efectuada el replanteo definitivo del proyecto, llegada es la hora de acometer decididamente aquella prolongación por la prosecución



de la cual hemos profiado en repetidas ocasiones.

Bajo el punto de vista de la ejecución inmediata, deberíase tener en cuenta el factor plazos en orden al turismo. La industria que hasta el momento no ha fallado a pesar de la profunda crisis que nos azota. Decimos cuanto antecede porque los trabajos deberían concluirse coincidiendo con el inicio de la temporada. No nos atrevemos a fijar un plazo con el arribo de la primavera, pero sí con el verano, cuando se multiplica la circulación rodada en razón de la afluencia que alcanza su cénit en los meses de julio y agosto. A pri-

meros de junio, por ejemplo, con la terminación de la prolongación prevista, sería un plazo ideal y a ello deben dirigirse los esfuerzos del Servicio de Vías y Obras Provinciales en colaboración con la empresa adjudicataria de los trabajos.

Este es el motivo de la presente crónica, mientras asistimos a la toma de conciencia del llamado Eje Transversal que contempla el Ayuntamiento en el Plan de Ordenación Urbana y que comunicaría directamente nuestro Puerto con carreteras y Autopista a través del valle del Francolí.—

PETROFILO

ACL_09/11/1982_1177

Estación de autobuses

Se construirá en la Plaza Imperial Tàrraco por la Generalitat en terrenos cedidos por el Ayuntamiento.

Parece ser que, por fin la Estación de Autobuses va a ser una pronta realidad. Será construida por la Generalitat en terrenos cedidos por el Ayuntamiento. Lugar de ubicación: Plaza de la Imperial Tàrraco. Por tanto, garantía de un edificio noble, dadas las condiciones del principal centro de la ciudad. Recordarán Vdes. que aquellos solares fueron en su día adquiridos por la Diputación para la construcción de la Escuela de Arte y Oficios Aplicados. Al resultar fallido el proyecto, el indicado centro docente fue construido en la zona educacional de Sant Pere de Sacelades, proyectándose el edificio del Palacio Provincial, que no llegó a cristalizar. Sobre aquellos terrenos inciden una

serie de propietarios a los que no es ajena la Corporación Municipal y, una vez resuelta la cuestión, la Dirección General de Transportes de la Generalitat, se dispone a llevar a cabo aquella estación de autobuses precisada por Tarragona. En primer término para eliminar de la vía pública tanto coche de línea —la Plaza de Poniente y alrededores es una galimatías— con lo que se facilitará la circulación rodada de turistas y, en segundo lugar, con el fin de disponer de un nuevo servicio e instalaciones que se hacen indispensables a medida que crece la población y la afluencia es manifiesta.

La configuración del terreno, facilita la construcción antedicha, dado que dispondrá de

amplios sótanos con los muelles correspondientes y magnífico vestíbulo. Todavía no hay nada dilucidado respecto al resto de plantas que muy bien podría levantar la Generalitat para la instalación debida a delegaciones y servicios correspondientes, hoy esparcidos en pisos alquilados con unas condiciones mínimas. Este segundo aspecto está por resolver, pero no la construcción de la estación propiamente dicha por cuanto se disponen de los recursos necesarios, debidamente consignados en los presupuestos vigentes del ente autonómico.

El lugar es adecuado y el hecho de emplazar una estación receptora de viajeros, supone una vitalización del sector. Tene-



mos el ejemplo de Lérida, cuya estación se ubica en las proximidades del Segre y cuya puesta en servicio, hace de ello un decenio, significó singular y suficiente atractivo para el gradual desplazamiento del área comercial, hasta el momento reducida particularmente a la calle Mayor y Pachería.

Es probable —nos manifestaba la Alcaldía al respecto—, que antes de fin de año, pueda colocarse la primera piedra para dar comienzo seguidamente a las obras ya que, como decimos, se disponen de los medios suficientes y apremia la resolución del problema planteado arrastrado desde hace años, con congestio-

nes evidentes y molestias de los usuarios.

La ejecución del proyecto, permitirá ordenar la zona comprendida entre la Avenida de Roma, Imperial Tàrraco y Pere Martell, dando con ello nuevo paso a la Tarragona que no nos atrevemos en calificar de futura, sino actual habida cuenta de que los edificios alcanzan las huertas del Francolí una vez prolongada la Rambla hasta las proximidades de la Residencia Sanitaria, meta anhelada por nuestros abuelos y que contempla nuestra generación.

PETROFILO

ACL_14/11/1982_1179

1983

“De nuevo vuelve a plantearse la división territorial de Cataluña en comarcas.

[...] Decimos esto para alertar a Tarragona que no vuelva a suceder el hecho consumado del año 1936 en que “dormint la palla”, nos endosaron el Tarragonès que nadie exactamente sabe en qué consiste y para qué sirve.

[...] Límites artificiales todos ellos, trazados en función de intereses localistas cuando no económicos. Límites impuestos hace cuarenta y cinco años y que no admitimos de ninguna de las maneras, entre otras razones porque resultan anacrónicos en estos momentos en que tratamos de situarnos en la realidad actual. Se nos argumentaba que al confeccionar la división comarcal, fueron estimados los factores comunicaciones y mercados o la influencia que las poblaciones de cabecera podían influir sobre los núcleos rurales. Todo ello completamente falso, porque si tenían algunos visos de verisimilitud, actualmente la dinámica de que ha dado muestras el Camp de Tarragona, los ha transformado radicalmente.

[...] Lo demás, pura política de campanario, sin aquella amplia visión necesaria para acometer los grandes problemas con que nos enfrentamos, el primero de los cuales es la falta de agua, que a la larga, puede yugular el normal crecimiento de nuestras tierras, con graves repercusiones en todos los órdenes a los que no podrían ser ajenos un estatismo económico cuando no auténtica recesión.”

Petrófilo, 18/02/1983, “Camp de Tarragona”:

Finaliza la crónica de Petrófilo coincidiendo con una nueva etapa de desarrollo económico y urbano acompasada por el Plan Cantallops de 1983, es decir, con una mirada crítica muy diferente a la que Mezquida relató sobre treinta y ocho años de progreso de la ciudad.

Eje transversal

Se perfila el proyecto de enlace de la Autopista con el Puerto, mediante la construcción de nuevo puente sobre el Francolí

DE momento parece estar aparcado el proyecto de acceso portuario, mediante la solución Oeste, según se desprende del pleno último de la Junta de Obras del Puerto, que desestimó la solución propuesta. Pero, el problema subsiste y agrava a medida que transcurre el tiempo, por cuanto, estamos construyendo un gran puerto, subestimando los accesos, tan importantes como los mismos muelles, si no deseamos el colapso en la circulación. Asunto que se arrastra sin aquellas soluciones necesarias para imprimir la debida fluidez al tránsito de vehículos pesados.

Pero nos llegan noticias acerca del proyectado Eje Transversal que seguiría los márgenes del Francolí en su enlace directo con las carreteras de Valencia, Reus y Autopista del Mediterráneo. Parece que se perfila un segundo proyecto por parte del Ministerio de Obras Públicas, encaminado a

resolver dos cuestiones fundamentales: la primera, el acceso portuario propiamente dicho y la Autovía de Circunvalación Rápida, la segunda. Como recordarán nuestros lectores si siguen estas crónicas, existe el proyecto de desdoblamiento de calzadas de la carretera de Valls, en el primer tramo comprendido entre la Plaza de la Imperial Tarraco y el enlace de la Autopista junto al «Pont del Diable». Obra necesaria atendido el intenso tráfico que experimenta, pero susceptible de nuevos planteamientos, desestimándose la ampliación de este primer tramo por el hecho de que, a la larga, la Avenida del Principat d'Andorra, se convertirá en vía urbana, habida cuenta el proceso de expansión tarragonense en dirección a las orillas del Francolí. Proceso en buena parte interrumpido, derivado todo ello de la crisis económica, pero que se reanudará tan pronto Tarragona presente síntomas de

revitalización.

El Eje Transversal sería modificado al respecto, aconsejándose nuevo trazado a través de los terrenos situados al lado oeste de la factoría de CAMPSA para continuar luego hacia las inmediaciones de la orilla del Francolí, donde sería construido nuevo puente que nos situaría en la margen opuesta. Este viaducto, tendría como finalidad canalizar el tráfico procedente de Barcelona a través de la Circunvalación prevista, cuya primera fase en pleno servicio, totalmente desfasada, a la par que conduciría el volumen de mercancías a la zona portuaria. Después, proseguiría hacia el Pont del Diable, enlazando directamente con la Autopista, como está previsto.

Dicho en otras palabras: quedaría desestimado el proyecto de desdoblamiento de calzadas tramo Plaza Imperial Tarraco-Autopista, para replantear el problema, mediante la construcción de



nuevo viaducto sobre el Francolí, con enlace directo hacia el Puerto.

Repetimos que es un esbozo de anteproyecto que está siendo considerado por los técnicos, toda vez que el acceso Oeste, cubría sólo ínfima parte de la zona industrial, marginándolo del resto y de los enlaces previstos con las carreteras principales que afluyen a la población.

Ignoramos a ciencia cierta posibilidades a corto o largo plazo en orden a la ejecución del nuevo proyecto, pero si es evidente que tal estado de cosas no pueden prolongarse porque los entorpecimientos circulatorios son manifiestos, en torno a la

zona portuaria y parte baja de la población.

Obra importante la que comentamos, doblemente necesaria para resolver la cuestión planteada en torno a los accesos al Puerto, cuya atención por nuestra parte debe ser máxima, habida cuenta la importancia que tiene para la economía de la ciudad. Importancia en aumento a medida que se expansione y vitalice el Valle del Ebro, con testimonios tan elocuentes como son los Polígonos Industriales de Zaragoza y Logroño, y, más cercanas a nosotros, los regadíos de Aragón y tierras ilerdenenses.

PETRÓFILO

ACL_05/02/1983_1195

Camp de Tarragona

Ante proyectos de nueva comarcalización de Cataluña nos reafirmamos en la unidad de nuestra tierra

DE nuevo vuelve a plantearse la división territorial de Cataluña en comarcas. En diversos centros oficiales autonómicos se trata de ello, sin que, de momento, sepamos a que atenernos. Decimos esto para alertar a Tarragona que no vuelva a suceder el hecho consumado del año 1936 en que «dormint a la palla», nos endosaron el «Tarragonés» que nadie exactamente sabe en qué consiste y para qué sirve. Preguntémoslo Vd. a cualquier pescador o «pagés» enraizado en la tierra de sus mayores a través de generaciones y generaciones, donde está la citada comarca y os responderán negativamente. Conocen perfectamente el Camp de Tarragona, a la Conca de Barberà, el Priorat o el Penedés, para citar las tierras más próximas, pero el «Tarragonés», el «Alt Camp» y el «Baix Camp» sigue siendo entelequia pura para ellos y nosotros.

Nuestra comarca, es una de las mejor definidas de Cataluña.

Un anfiteatro de montañas, dan origen al territorio con límites perfectamente señalados como sol el Gaià y las montañas de l'Hospitalet, que nos separan del Penedés y las tierras del Ebro. La misma historia denomina a nuestros pueblos Cabra del Camp, Figuerola del Camp, Montbrí del Camp, Selva del Camp, Villalonga del Camp y un largo etc, sin que aparezca nunca Figuerola de l'Alt Camp, citamos un ejemplo o Montbrí del Baix Camp, para señalar otro. Por razones obvias nada decimos de la geografía y la orografía: está a la vista.

Límites artificiales todos ellos, trazados en función de intereses localistas cuando no económicos. Límites impuestos hace cuarenta y cinco años y que no admitimos de ninguna de las maneras, entre otras razones porque resultan anacrónicos en estos momentos

en que tratamos de situarnos en la realidad actual.

Se nos argumentaba que al confeccionar la división comarcal, fueron estimados los factores comunicaciones y mercados o la influencia que las poblaciones de cabecera podían influir sobre los núcleos rurales. Todo ello completamente falso, porque si tenían algunos visos de verisimilitud, actualmente la dinámica de que ha dado muestras el Camp de Tarragona, los ha transformado radicalmente. Porque, díganme Vds. cómo vamos a establecer dos comarcas y dos veguerías entre Reus y Tarragona, si, con la puesta en servicio de la Autovía, solo diez minutos separan ambas poblaciones?. Ridículo sino lo calificáramos simplemente de tocar el violón. Y así podríamos afirmar lo propio de Santa Coloma de Queralt, que la agregan a la Conca de Barberá cuando la geografía nos señala que estamos en plena Segarra, como uno de los casos conocidos,

demonstrativos de las miopías cuando no intereses políticos.



Paisaje típico del Camp, junto a Les Borges cuyo caserío surge en torno al campanario de la parroquial iglesias. (Foto archivo).

Afortunadamente poseemos una buena red de vías de comunicación y los desplazamientos, con la popularización del automóvil, no admite administrativas fronteras a trece kilómetros vista. Si acaso, obedecía todo ello al simple camino vecinal con un vehículo como podía ser el carro o la tartana, cuanto más el coche de línea y el ferrocarril. Pero aquellos supuestos no cuentan medio siglo después y, por tanto, en el momento de trazar las futuras comarcas, abogamos por la unidad del Camp de Tarragona como nos ofrece la madre natu-

raleza y la propia idiosincrasia de sus gentes.

Lo demás, pura política de campanario, sin aquella amplia visión necesaria para acometer los grandes problemas con que nos enfrentamos, el primero de los cuales es la falta de agua, que a la larga, puede yugular el normal crecimiento de nuestras tierras, con graves repercusiones en todos los órdenes a los que no podrían ser ajenos un estatismo económico cuando no auténtica rescensión.

Petrófilo.

ACL_18/02/1983_1198

TORREFORTA

- **La reconstrucción de la casa del siglo XVIII que dió origen y nombre al populoso barrio, entra de lleno en los proyectos municipales para el presente año.**

En el plan de inversiones correspondientes al presente ejercicio económico, aprobado por la Corporación Municipal figura una partida de 1.500.000 de pesetas con destino a la restauración de Torreforta. Construcción de finales del siglo XVIII, que dió nombre a la populosa barriada a raíz de construirse las primeras viviendas del grupo «Agustín Sandoval», se alza airosa junto a los límites de la huerta tarraconense. Cuando los cultivos de regadío dan paso al secano, un pequeño promontorio hace de valladar entre la zona habitada y los avellanos. Aún cuando, debido a la dinámica de que ha dado muestras aquel sector de población, la regresión de los cultivos es manifiesta, embebidas por el conglomerado de casas.

Torreforta es notable edificación, muy degradada como consecuencia del asentamiento urbano. Mientras aquellas tierras eran simplemente de labor la amplia casa, junto con las instalaciones del Pozo Franqués y alguna que otra pequeña masía, eran los únicos núcleos habitados, por cuanto nuestros agricultores, que casi desaparecidos se trasladaban diariamente a sus propiedades para labrar la tierra y cuidar los árboles desde sus propios domicilios, centrados en determinadas calles de la parte alta de la ciudad.

Pero la evolución iniciada a fines de los años cuarenta ante la necesidad de erradicar el barruquismo que invadía nuestra playa del Milagro, aconsejó la construcción de las primeras viviendas que, con el tiempo, die-

ron paso a la populosa barriada que todos conocemos y estimamos.

El núcleo matriz ha continuado como vigía de las antiguas huertas y es ahora cuando el Ayuntamiento se dispone a recuperarlo para cualquier función social y en relación con las necesidades del núcleo habitado. En la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, se encargó el proyecto correspondiente y, es de esperar que pronto se inicien las obras, habida cuenta la existencia de la correspondiente consignación presupuestaria.

Cada vez que vamos a Torreforta, siempre nos interesamos por la casa que hemos contemplado intacta y ahora se encuentra en lamentables condiciones. Pero estamos a tiempo de salvar-



La Torreforta que dió origen al populoso barrio tarraconense.

(Foto Segú Chinchilla).

la para adecuarla convenientemente, destinándola a fines concretos y determinados.

Mucho se ha hecho en aquella zona periférica, pero es mucho también lo que falta por realizar, pues al surgir de la nada, la improvisación fue manifiesta. Se han corregido muchos defectos, pavimentando calles y plazas, dotándose al barrio de los servi-

cios correspondientes. Pero aún así debe proseguir la labor de mejora habida cuenta su situación a caballo de las carreteras de Reus y Valencia y en las proximidades de la zona industrial.

La recuperación del edificio de Torreforta, es un símbolo de lo realizado y cuanto falta por completar y a ello nos remitimos.

PETROFILO.

ACL_20/03/1983_1209

TARRAGONA

En el momento de despedirnos —tarraconenses míos— para acogernos a la jubilación, os ofrecemos una labor de treinta y ocho años con el mejor de los augurios

Ciertamente Tarragona puede considerarse como pionera del turismo. Después de los Fomentos de Sitges y Palma de Mallorca, sigue nuestra ciudad en las fechas fundacionales. Cuando nadie, ni remotamente, podía intuir las grandes avalanchas nacionales y extranjeras, a partir de los años 60, cuando Europa supero económicamente el trauma de la II Guerra Mundial, nuestra ciudad, se sentía animada por la entonces denominada «atracción de forasteros». Al calor del movimiento de «sà tarraconisme», surgido en torno a «La Popular», el Ayuntamiento de la época —años diez— tuvo especial cuidado en fomentar aquella deseada atracción para vivificar el comercio, muy alicaído, como consecuencia de la crisis económica derivada de la plaga de la filoxera que asoló nuestros viñedos, sembrando la miseria en los pueblos y las derivadas

de las pérdidas de Cuba, Filipinas y Puerto Rico.

«La Popular» así denominada porque superaba barreras ideológicas y partidismos en pro de los altos intereses ciudadanos (entre otras realizaciones cuenta con el edificio del Mercado Central, Escuelas de Saavedra, pavimentación de calles y plazas y demás mejoras de carácter urbano), tuvo especial interés, repetimos, en fomentar el mercado semanal de «Les Coques», con la fundación del Sindicato de Iniciativa, con un simpático apéndice de estas inquietudes, cual fue la organización de la Cabalgata de Reyes, que concitó y sigue acaparando el interés y expectación de muchos pueblos del Camp de Tarragona.

Hubo, desde los primeros momentos, una inquietud en este aspecto, destinado a exaltar los valores tarraconenses, proyectándolos hacia el exterior.

Un exterior reducido en razón de la precariedad en las comunicaciones, pero auténtica punta de lanza para que, otras generaciones, siguieran las pisadas de nuestros mayores.

Tenia y sigue teniendo una materia prima importante como es la zona monumental y su privilegiada situación junto al Mediterráneo. El clima benigno:

At cum december canus et bruma impotens Aquilone rauco mugiet aprica repetes tarraconis litora... ..

En el nuboso y nevado diciembre, cuando ruge raudo el Aquilón —nuestro «mestral», deseárs los plácidos litorales de Tarragona, al decir de bmarc al, el poeta de Bilbilis, en sno de sus Epitramas. Y, por último, el carácter de sus gentes, siehpree abiertas, constituían aquellos atractivos para lanzar a la ciudad por el proceloso mar de un turismo incipiente.

Se han sucedido los años y aquellos valores son perfectamente válidos. El mar inmutable y eterno; la configuración urbana de la vieja Tarragona, sigue



El Balcón del Mediterráneo —inmutable y eterno— uno de los lugares más hermosos de la ciudad. (Foto Archivo)

en pie, como símbolo de lo que fuimos, somos y seremos y la hospitalidad de los tarraconenses es idéntica al espíritu de aquella inscripción latina «Si nitidus vivas...» guardada en el Museo Arqueológico y que nos habla del saludo al viajero que campeaba en el dintel de un hotel cuando le decía: «Si vives limpio, aquí tienes casa. Si no, me sabría mal, pero tendré que negarte la hospitalidad».

Viene pues de siglos el atractivo de la ciudad que hoy, una vez más se dispone a recibir al forastero para mostrarle sus bellezas, contemplando al paisaje, sumergiéndose en las aguas mediterráneas, gozando del sol y aquel señorío propio de los pueblos antiguos que, sin menoscabo de

su dignidad —tantas veces vendida por el servilismo de treinta monedas de plata—, tienen la sutil elegancia de una sonrisa amable...

Esto que escribíamos hace un año, tiene plena vigencia, en el momento de despedirnos —tarraconenses míos— para acogernos a la jubilación. Iniciamos esta sección el día 8 de febrero de 1945. Por tanto han transcurrido treinta y ocho años, dos meses y veinte días de permanencia y constante comunicación. Pasa el hombre y permanece la obra. Ahí os la ofrecemos con el mejor de los augurios. Y hecha, esta breve disquisición, perdonadme todos.

PETROFILO

ACL_01/05/1983_1212

Petrófilos

Enero 2013

1.295 títulos ordenados cronológicamente

Selección de artículos de la publicación:

Barriach, Francesc. Virgili, M. Elena. Índice de artículos de Lluís M. Mezquida en el *Diario Español* (1945-1983).

Editado por el Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona. 2007

1945 (3)

21.02.1945 Las ruinas del Cuartel del Carro
27.11.1945 Una cuestión que flota en el ambiente de la ciudad
18.12.1945 Ante la vergüenza tarraconense del Cuartel del Carro

1946 (8)

30.01.1946 La nueva estación de ferrocarriles
19.02.1946 La primera etapa de una fecunda realización
22.02.1946 La carretera de los campos
22.06.1946 Noticias interesantes
19.07.1946 El problema de la vivienda
03.09.1946 Próxima urbanización de una extensa zona tarraconense
17.10.1946 La entrada de la Ciudad transformada
24.10.1946 La futura riqueza de Tarragona

1947 (8)

02.07.1947 Agua y gas
03.07.1947 Un ruego a la compañía de Autobuses
16.07.1947 Un plan que finaliza
23.08.1947 Un peligro permanente
27.08.1947 Un complemento a una digna urbanización
30.08.1947 El acceso al puerto
17.12.1947 La terminación de una obra
31.12.1947 Piscinas en Tarragona

1948 (15)

21.01.1948 Una obra interminable
26.02.1948 El abastecimiento de aguas
15.04.1948 El abastecimiento de aguas un problema capital
16.04.1948 El abandono de las carreteras
13.05.1948 Un millón para carreteras
22.05.1948 El abastecimiento de aguas
13.08.1948 La Escuela del Trabajo
31.08.1948 Las comunicaciones con Tarragona
09.09.1948 La urbanización del Campo de Marte
14.10.1948 El complemento de una urbanización
28.11.1948 Las restricciones y el abastecimiento de agua
08.12.1948 Las casas del Cuartel de San Agustín
14.12.1948 Reconstrucción de la Sabinosa
16.12.1948 Comenzando una obra
30.12.1948 La nueva prisión provincial

1949 (15)

08.02.1949 La carretera de Valencia-Barcelona. Santa M^a Bell-lloch
12.03.1949 Reus-Tarragona. Reunión R.S.A.T.
13.03.1949 Urbanización y agua
30.04.1949 Reus-Tarragona
17.05.1949 Reus-Tarragona
23.07.1949 Más agua para Tarragona
26.07.1949 Todavía el agua
30.07.1949 El agua una vez más
01.09.1949 Tarragona era así
10.09.1949 Cómo era Tarraco y cómo es Tarragona
19.10.1949 Plan turístico
13.11.1949 La doble vía Reus-Tarragona
03.12.1949 Gestiones en Madrid
07.12.1949 Industrialización de la Ciudad
14.12.1949 Electrificación de ferrocarriles

1950 (13)

28.03.1950 Estación de autobuses
25.05.1950 Nuevas construcciones
11.06.1950 Industrialización de la ciudad
05.07.1950 El agua, tema obligado
15.07.1950 Santa María de Bell-lloch
23.07.1950 Modernización de carreteras
01.09.1950 Agua y pozos
10.09.1950 Obras en proyecto
18.10.1950 La sequía
19.10.1950 Nuevo poblado
26.10.1950 Gestiones en Madrid
28.10.1950 Proyectos
29.11.1950 La cuestión del gas

1951 (14)

28.01.1951 Asunto de interés
04.04.1951 Comunicaciones ferroviarias
02.06.1951 Perspectivas urbanísticas
21.07.1951 El Agua
26.07.1951 La Escuela del Trabajo
27.07.1951 Ciudad Residencial
28.07.1951 "Un nuevo Hospital"
04.08.1951 Fábrica de aluminio
29.09.1951 Escuela de Trabajo

02.10.1951 Escuelas de Torreforta
08.11.1951 Día del urbanismo
10.11.1951 Las carreteras
15.11.1951 Proyectos inmediatos
16.11.1951 El puerto

1952 (25)

10.01.1952 Universidad Laboral
12.01.1952 Propuesta a las Cortes
30.01.1952 Cuestiones ferroviarias
27.02.1952 Carreteras aceras
29.02.1952 Filovías Reus-Tarragona
22.03.1952 Puntos positivos
23.03.1952 Puntos negativos
23.04.1952 El problema de la vivienda
22.06.1952 Enlaces ferroviarios
10.07.1952 Ciudad de Realidades
12.07.1952 Presupuesto extraordinario
22.07.1952 Acceso a la ciudad
23.07.1952 Defensa del arbolado
07.08.1952 Obras en perspectiva
09.08.1952 El gas en marcha
14.08.1952 Universidad Laboral
23.08.1952 Delimitación del Litoral
28.08.1952 Combinación ferroviaria
01.10.1952 Filovías Reus-Tarragona
16.10.1952 Cuestiones ferroviarias
17.10.1952 Centenario de la Rambla
29.10.1952 Industrialización de la ciudad
05.11.1952 Carretera de Salou
09.11.1952 Transformación de la Ciudad
19.11.1952 Complemento de una urbanización

1953 (25)

23.01.1953 Puente sobre el Francolí
04.02.1953 Nueva industria
27.02.1953 Tarragona en París
14.03.1953 Plaza Imperial Tarraco
17.03.1953 Viviendas
20.03.1953 Barcelona-Tarragona-Reus enlazadas por vía férrea
01.04.1953 Fábrica de sulfato amónico
18.04.1953 Importante reunión

30.04.1953 Reus-Tarragona
 09.05.1953 Escuelas Públicas
 19.05.1953 Dos ciudades
 19.06.1953 El Problema del agua
 08.07.1953 Dos edificios
 11.07.1953 Momento urbanístico
 24.07.1953 Viviendas protegidas
 25.07.1953 Carretera de Barcelona
 08.08.1953 Ordenación de las playas
 22.08.1953 Modernización de las carreteras
 11.09.1953 La Universidad Laboral en marcha
 12.09.1953 Electrificación ferroviaria Bcn-Tgn-Reus
 02.10.1953 Auge de la fábrica de Tabacos
 16.10.1953 Cultura de carreteras
 01.12.1953 Viviendas y otras cuestiones
 09.12.1953 Problemas hidráulicos
 16.12.1953 Dibujos de Laborde

1954 (26)

06.01.1954 Lo que falta en la ciudad
 07.01.1954 Nuevo puente
 09.01.1954 Nuevos edificios
 30.01.1954 Urbanización de la Zona Este
 17.02.1954 Tarragona marcha
 16.03.1954 Importantes noticias
 01.04.1954 Reus-Tarragona
 18.05.1954 Ordenanzas de la Plaza Imperial Tarraco
 21.05.1954 La Universidad Laboral en marcha
 02.06.1954 Tarragona en Madrid
 05.06.1954 Carretera a Salou
 19.06.1954 Impacto propagandístico
 20.06.1954 Tarragona-Salou
 22.07.1954 Estación Ferroviaria
 25.07.1954 Industrialización
 28.07.1954 Estación de Ferrocarril
 17.09.1954 Nuevas carreteras
 21.09.1954 Tarragona-Salou
 01.10.1954 Conservación de Carreteras
 14.10.1954 Plaza Imperial Tarraco
 05.11.1954 La Universidad Laboral en marcha
 16.11.1954 El agua, tema de actualidad
 24.11.1954 Carretera de Tarragona-Reus
 08.12.1954 Hacia una importante mejora
 09.12.1954 La nueva estación
 23.12.1954 Obra de trascendencia

1955 (27)

01.01.1955 Lo que falta en la ciudad
 11.01.1955 Pavimentación de calles
 12.01.1955 Expansión de la ciudad
 13.01.1955 Actividades portuarias
 20.01.1955 Importantes obras
 26.01.1955 El puerto y sus posibilidades
 03.02.1955 Transformación de la ciudad
 16.02.1955 El problema del agua
 17.02.1955 De nuevo la Universidad Laboral
 16.03.1955 El nuevo edificio del Gobierno Civil
 20.03.1955 Electrificación de ferrocarriles
 07.05.1955 Avance de un proyecto
 15.05.1955 El acuciante problema de las aguas
 26.05.1955 A propósito del agua
 22.06.1955 Trascendencia de un Consorcio
 25.06.1955 Nuestra primera industria
 01.07.1955 Agua para Vilaseca y Salou
 21.07.1955 La Ciudad Residencial en marcha
 28.07.1955 Jardín de la Imperial Tarraco
 11.08.1955 El Estanque de la Imperial Tarraco y otros detalles
 14.09.1955 Ciudad Residencial
 28.09.1955 El Nuevo Gobierno Civil
 04.10.1955 Carreteras
 18.10.1955 Modernización de carreteras
 28.10.1955 El puerto a través de cifras

05.11.1955 Nueva Industria
 30.11.1955 La Plaza de la Imperial Tarraco

1956 (28)

03.01.1956 Tarragona 1956
 17.01.1956 Viviendas protegidas
 02.02.1956 El puente del Francolí
 10.02.1956 Transformación de la ciudad
 18.02.1956 Próximas inauguraciones
 07.03.1956 Gestiones en Madrid
 16.03.1956 Importantes acuerdos
 20.03.1956 Realidades tarraconenses
 27.03.1956 Semáforos
 04.04.1956 Más agua
 18.04.1956 Visita del Ministro
 19.04.1956 Nuevas vías
 16.05.1956 Nueva Estación
 17.05.1956 Presupuesto Extraordinario
 26.05.1956 Interesantes exploraciones
 08.06.1956 El Puente del Francolí
 20.06.1956 Próxima inauguración
 14.07.1956 Presupuesto extraordinario
 19.07.1956 Inauguraciones
 02.09.1956 La Plaza de la Imperial Tarraco
 13.09.1956 Auge de la Fábrica de Tabacos
 20.09.1956 Agua abundante
 03.10.1956 Electricidad para Tarragona
 04.10.1956 Nuevas industrias
 17.10.1956 Carretera intransitable
 26.11.1956 Ordenación del Litoral
 15.12.1956 Ampliación del puerto
 28.12.1956 Detalles de engrandecimiento en la ciudad

1957 (18)

02.01.1957 Carretera de Barcelona
 09.01.1957 Próxima inauguración
 24.01.1957 Estación "Termini"
 26.01.1957 Una gran factoría
 07.02.1957 La Ciudad Jardín
 09.02.1957 Montreal y Tarragona en el Canadá
 27.02.1957 Nuevo Gobierno Civil
 16.03.1957 Importantes noticias
 05.05.1957 Primera piedra
 23.05.1957 Las Playas
 25.05.1957 Mejora ferroviaria
 14.06.1957 Importante empresa en nuestra ciudad
 13.07.1957 La ciudad Universidad
 04.09.1957 Estación y auditorium
 06.09.1957 Salou para Vila-seca
 27.09.1957 Industrialización de la ciudad
 26.11.1957 Iluminación de la ciudad
 05.12.1957 Industrialización de la ciudad
 18.02.1956 Próximas inauguraciones
 07.03.1956 Gestiones en Madrid
 16.03.1956 Importantes acuerdos
 20.03.1956 Realidades tarraconenses
 27.03.1956 Semáforos
 04.04.1956 Más agua
 18.04.1956 Visita del Ministro
 19.04.1956 Nuevas vías
 16.05.1956 Nueva Estación
 17.05.1956 Presupuesto Extraordinario
 26.05.1956 Interesantes exploraciones
 08.06.1956 El Puente del Francolí
 20.06.1956 Próxima inauguración
 14.07.1956 Presupuesto extraordinario
 19.07.1956 Inauguraciones
 02.09.1956 La Plaza de la Imperial Tarraco
 13.09.1956 Auge de la Fábrica de Tabacos
 20.09.1956 Agua abundante
 03.10.1956 Electricidad para Tarragona
 04.10.1956 Nuevas industrias

17.10.1956 Carretera intransitable
 26.11.1956 Ordenación del Litoral
 15.12.1956 Ampliación del puerto
 28.12.1956 Detalles de engrandecimiento en la ciudad

1958 (34)

04.01.1958 900.000 Toneladas
 20.02.1958 Acceso al puerto
 25.02.1958 Zona Industrial
 09.04.1958 Ustillaje portuario
 19.04.1958 Proceso de Industrialización
 20.04.1958 Nuevas fábricas
 25.04.1958 La Estación ferroviaria
 26.04.1958 Importantes obras
 17.05.1958 Actividad portuaria
 20.05.1958 El "Pont del Codony"
 21.05.1958 La avenida del Francolí
 19.06.1958 Plan de aguas de Cataluña
 02.07.1958 La Pirelli en Tarragona
 05.07.1958 La avenida del Francolí: una pronta realidad
 11.07.1958 Importante reunión
 06.08.1958 Urbanización "Solimar"
 07.08.1958 El suministro de agua
 30.08.1958 La Fábrica de Tabacos y su vinculación a la Ciudad
 04.09.1958 Anuncio de expropiación
 05.09.1958 La carretera de Salou
 31.10.1958 Ciudad deportiva
 04.11.1958 La proyectada desviación
 05.11.1958 Deporte y viviendas
 06.11.1958 Ermita y viviendas
 07.11.1958 El Serrallo
 08.11.1958 Tarragona retrospectiva
 20.11.1958 ¡Un millón de toneladas!
 28.11.1958 ¿Rascacielos en Tarragona?
 29.11.1958 Abastecimiento de agua
 02.12.1958 Viviendas y fachadas
 04.12.1958 Planes hidráulicos
 10.12.1958 Construcción de viviendas
 24.12.1958 Regalo de Navidad (construcción Gobierno Civil)
 30.12.1958 Bloques de viviendas

1959 (29)

16.01.1959 El puerto en 1958
 17.01.1959 El puerto en 1958
 27.01.1959 Construcción de viviendas
 31.01.1959 Nuevas industrias
 03.02.1959 Nueva fábrica (Siata Española S.A.)
 07.02.1959 Próximas inauguraciones
 14.02.1959 El centro industrial - Colonia marítima de la FECSA
 12.03.1959 Auge portuario
 21.03.1959 La factoría de la "Alquimia"
 02.04.1959 Urbanización de calles
 14.04.1959 Construcción de viviendas "Captura de Gralles"
 18.04.1959 Estación ferroviaria
 25.04.1959 La carretera de Barcelona
 07.05.1959 Reus-Tarragona
 21.05.1959 Avenida de Roma
 29.05.1959 Escuelas de Torreforta
 10.06.1959 La marcha del puerto
 12.06.1959 Puente y Avenida
 14.06.1959 Primer motel
 09.07.1959 Semestre portuario
 28.07.1959 Avenida de Roma
 30.08.1959 Proyección de la Fábrica de Tabacos
 09.10.1959 Daños por las lluvias
 16.10.1959 Tráfico portuario - la carretera de Constantí
 21.10.1959 Escuelas en Torreforta
 23.10.1959 Nuevas viviendas
 07.11.1959 El Puerto sobrepasa el millón de toneladas
 13.11.1959 Nuevas carreteras
 26.11.1959 El Polígono Industrial

1960 (32)

- 03.01.1960 Urbanización de una plaza – Tarragona crece
- 02.02.1960 Alumbrado y nomenclatura
- 17.02.1960 Calles de la ciudad
- 02.03.1960 Construcciones escolares
- 31.03.1960 Viviendas en la zona oeste
- 23.04.1960 Ordenación ferroviaria
- 26.04.1960 Túnel ferroviario
- 07.05.1960 Inauguraciones
- 18.05.1960 Desviación de líneas férreas
- 21.05.1960 Carretera de circunvalación
- 11.06.1960 Lugares de estacionamiento
- 14.06.1960 Movimiento del puerto
- 19.06.1960 Iluminación y pavimentaciones – Tarragona y Reus unidas por teléfono directo
- 20.07.1960 Gestiones en Madrid
- 22.07.1960 Nuevas escuelas
- 28.07.1960 Estación ferroviaria
- 29.07.1960 Viviendas en el ensanche
- 30.08.1960 Expansión en Salou
- 03.08.1960 Industrias de la soja en Tarragona
- 24.08.1960 Industrialización de la ciudad
- 30.08.1960 Nueva urbanización
- 31.08.1960 Avenida de Roma
- 28.10.1960 1519 viviendas
- 29.10.1960 Gran proyecto
- 02.11.1960 Nuevas escuelas
- 13.11.1960 Agua y electricidad
- 19.11.1960 Carreteras – Construcción escuelas y residencia en Torreforta
- 07.12.1960 Pleno provincial–500 viviendas en Torreforta
- 09.12.1960 Construcción de viviendas
- 13.12.1960 Plan de ordenación
- 15.12.1960 Polígono y Plan
- 30.12.1960 Playa y Paseo Marítimo ¿Factoría de cracking de petróleo en Tarragona?

1961 (24)

- 04.01.1961 Próxima exposición.
- 12.01.1961 Comienzo de obras
- 17.01.1961 Balance portuario
- 11.03.1961 Fábrica de cementos en Tarragona
- 15.03.1961 La proyectada fábrica de cemento
- 16.03.1961 Muelles abarrotados
- 06.04.1961 Inversiones municipales – Vía del Imperio
- 27.04.1961 Playas y obras urbanas
- 05.05.1961 Escuela de Torreforta
- 25.05.1961 Proceso de industrialización
- 28.05.1961 Fábrica y polígono
- 21.07.1961 Mejora portuaria – Los hierros del Milagro
- 03.08.1961 Movimiento portuario
- 12.08.1961 Proceso de industrialización
- 06.09.1961 Nueva factoría
- 10.09.1961 Estación de autobuses
- 12.09.1961 Arquitectos y paisajistas
- 14.09.1961 Camino de riqueza
- 28.09.1961 Declaraciones del Alcalde I
- 29.09.1961 Declaraciones del Alcalde II
- 06.10.1961 Estación de autobuses
- 14.11.1961 Escuelas de Torreforta
- 09.12.1961 La industrialización de la Ciudad
- 30.12.1961 Aceras en la carretera

1962 (28)

- 09.01.1962 Balance portuario
- 26.01.1962 Accidente de circulación
- 31.01.1962 Estudio económico del Banco Central – “Alena” en Tarragona
- 10.02.1962 Carreteras y otros acuerdos
- 14.02.1962 Avenida de Roma
- 15.02.1962 Paseo de circunvalación

- 29.03.1962 Nueva calle
- 10.04.1962 Palacio de Justicia – Monolito en la avda. de Roma
- 17.05.1962 Auge portuario – Casas en la Rambla
- 05.07.1962 Avenida y puente
- 03.08.1962 Importante industria (UE Explosivos)
- 04.08.1962 Instalaciones deportivas
- 09.08.1962 La nueva fábrica de Unión Española Explosivos
- 25.08.1962 El problema del agua
- 30.08.1962 Fábrica de tabacos
- 02.09.1962 Tarragona en Barcelona
- 29.09.1962 Presupuesto extraordinario
- 11.10.1962 Premio Pujol–Tráfico portuario
- 18.10.1962 Estación autobuses – La fábrica de Unión Española Explosivos
- 24.10.1962 Singular industria – Columpios averiados
- 25.10.1962 Depósito de aguas – Cepsa en Tarragona
- 26.10.1962 Tráfico portuario
- 21.11.1962 Nuevo proyecto de desviación ferroviaria
- 29.11.1962 Planta para la fabricación de sulfato de aluminio
- 04.12.1962 Tarragona en el mundo. Nuestra costa en la prensa holandesa
- 07.12.1962 Desbordamiento portuario
- 08.12.1962 Exigencias del tránsito
- 18.12.1962 Carreteras y bibliotecas

1963 (25)

- 07.01.1963 Balance portuario
- 29.01.1963 Nuevas industrias
- 01.02.1963 Planes y urbanizaciones
- 15.02.1963 Plenitud tarraconense
- 08.03.1963 “Boom” tarraconense
- 24.04.1963 Industria petroquímica
- 25.04.1963 Otra factoría petroquímica-(Dow)
- 16.05.1963 Dos mil teléfonos más – El puerto problema
- 06.06.1963 Obras en la carretera
- 04.07.1963 Desvío del Francolí
- 31.07.1963 Accidente de circulación
- 13.08.1963 Presupuesto extraordinario
- 16.08.1963 Vitalidad tarraconense
- 17.08.1963 Ambicioso plan
- 29.08.1963 Industrialización de la soja
- 30.08.1963 Fábrica de tabacos
- 28.09.1963 Problemas de crecimiento
- 02.10.1963 Instalación petroquímica en Tarragona
- 29.09.1963 La industria petroquímica en Tarragona
- 05.10.1963 Desarrollo tarraconense
- 25.10.1963 Expansión industrial
- 27.10.1963 Industrias en el polígono
- 05.11.1963 Abastecimientos de aguas
- 22.11.1963 Accidentes de circulación
- 05.12.1963 Dispensario en Torreforta – “Indusoja” en Tarragona

1964 (31)

- 01.02.1964 Ensanche urbano
- 02.02.1964 Tarragona endavant
- 06.02.1964 Puerto y desviación del río
- 26.02.1964 Autopista Tarragona-Salou
- 04.03.1964 Ordenación de la costa
- 05.03.1964 Paseo y Auditorium
- 13.03.1964 Carreteras y presupuestos
- 12.04.1964 Plan de autopistas
- 17.04.1964 Ampliación del puerto
- 23.04.1964 Estación de autobuses
- 07.05.1964 Mejoras en la ciudad
- 27.05.1964 Desviación del Francolí
- 03.06.1964 Sesenta millones
- 09.06.1964 Ferrocarril Tarragona-Lérida
- 11.07.1964 Autopista y carreteras
- 17.07.1964 Autopista Tarragona-Reus
- 28.07.1964 Petroquímica tarraconense

- 31.07.1964 Mejoras en el puerto
- 05.08.1964 Problema del agua
- 06.08.1964 Agua y pavimentaciones
- 12.08.1964 La Canonja-Tarragona
- 21.08.1964 Demazel, en Tarragona
- 12.11.1964 Ordenación de la costa
- 20.11.1964 El problema del agua
- 27.11.1964 Desvío de carreteras
- 29.11.1964 Autobuses urbanos
- 03.12.1964 Paseo de circunvalación
- 05.12.1964 Crecimiento urbano
- 10.12.1964 Paseo de circunvalación
- 29.12.1964 Bomberos y urbanizaciones
- 30.12.1964 Vías provinciales

1965 (37)

- 05.01.1965 La Canonja-Tarragona
- 06.01.1965 Ordenación de la ciudad
- 12.01.1965 Tráfico portuario
- 13.01.1965 Problemas portuarios
- 27.01.1965 Altura de los edificios
- 28.01.1965 Circunvalación
- 29.01.1965 Agua para la ciudad
- 30.01.1965 Iluminación de accesos
- 31.01.1965 Tarragona y el mar
- 02.02.1965 Viejo problema – Desvío de la circulación rodada
- 05.02.1965 Circunvalación de la ciudad – Fabricación de productos nitrogenados
- 06.02.1965 Nuevo banco – Abonos nitrogenados
- 09.02.1965 Jornada portuaria
- 13.02.1965 Obras del plan extraordinario
- 14.02.1965 Avda. de Cataluña
- 11.03.1965 Lérida-Tarragona – Tarragona en la prensa portuguesa
- 12.03.1965 Tarragona-Salou
- 18.03.1965 Torreforta
- 22.03.1965 Obras en Torreforta
- 22.04.1965 Hacia una gran avenida
- 28.05.1965 Avda. de Cataluña
- 05.06.1965 Circunvalación de la ciudad
- 13.07.1965 Mejoras en el puerto
- 16.07.1965 Un millón de toneladas
- 10.08.1965 Tarragona-Salou
- 15.08.1965 Triangulo de autopista
- 22.08.1965 Calles urbanizadas
- 24.08.1965 Nuevas calles – La historia se repite
- 26.08.1965 El puerto
- 29.08.1965 Publicación tabaquera
- 21.09.1965 Movimiento portuario
- 02.11.1965 Abastecimiento de aguas
- 16.11.1965 Desvío F.C. y río
- 21.11.1965 Avda. de Cataluña
- 08.12.1965 Dos millones de toneladas – Parte Alta
- 10.12.1965 Autopista Tarragona-Salou
- 11.12.1965 Carreteras

1966 (35)

- 02.01.1966 Balance portuario
- 14.01.1966 Planes y Proyectos I
- 15.01.1966 Planes y Proyectos II
- 16.01.1966 Planes y Proyectos III
- 25.02.1966 Iluminación de la ciudad
- 04.03.1966 Nueva estación
- 05.03.1966 Instalaciones ferroviarias
- 13.04.1966 Problemas de circulación
- 24.04.1966 Abastecimiento de aguas
- 07.05.1966 Ordenación ferroviaria II
- 25.05.1966 Obras importantes
- 02.06.1966 Dragado puerto
- 07.06.1966 Mil millones
- 10.06.1966 Agua para la ciudad
- 16.06.1966 Problemas de circulación – Problema del agua

25.06.1966 Falta de escuelas
 26.06.1966 Certificaciones de obra
 13.07.1966 Ordenación urbana – Reparto proyectos
 09.08.1966 Certificaciones de Obras
 13.08.1966 Revitalización de planes
 30.08.1966 Promesa de la industrialización
 31.08.1966 Urbanización de calles
 16.09.1966 Movimiento demográfico
 06.10.1966 Ordenación de la ciudad
 07.10.1966 Problema del agua
 02.11.1966 Escuela de Maestría
 03.11.1966 Toponimia urbana.
 13.11.1966 Autovía Tarragona-Salou
 16.11.1966 Zona oeste – Ampliación del muelle de pescadores
 26.11.1966 Problema del agua
 06.12.1966 Obras interminables
 08.12.1966 Autopista a Salou
 16.12.1966 Carretera de Barcelona-Valencia I
 18.12.1966 Modernización de carreteras II
 20.12.1966 Carretera de la costa III

1967 (36)

01.01.1967 Problema de basura
 05.01.1967 Ordenación urbana
 18.01.1967 Tráfico portuario
 10.02.1967 Abastecimiento de aguas
 22.02.1967 Escuelas en la Canonja
 12.03.1967 Pantano del Francolí – Nueva fábrica en Tarragona
 21.03.1967 Expansión tarraconense
 30.03.1967 Congestión portuaria
 31.03.1967 Paseo de España
 15.04.1967 Autopista Tarragona-Salou
 20.05.1967 Inauguraciones
 25.05.1967 Abastecimiento de aguas
 06.06.1967 Industrialización de Tarragona (extra)
 20.06.1967 Cobertura vía férrea
 03.07.1967 Fuel en la playa
 08.07.1967 Autopista
 13.07.1967 Carreteras y caminos
 17.07.1967 Inauguraciones
 20.07.1967 Problema del agua
 21.07.1967 En torno al agua
 23.07.1967 Paso de ronda
 29.07.1967 Problemas del agua I
 01.08.1967 Problema del agua II
 24.08.1967 Problema del agua
 19.09.1967 Urbanización y alumbrado
 27.09.1967 Movimiento portuario
 28.09.1967 Instalaciones y estadios
 01.10.1967 Carreteras y caminos vecinales
 08.10.1967 Paseo de la estación
 12.10.1967 Estacionamiento y basuras
 17.10.1967 Problemas de la sequía
 03.11.1967 “Pont vell”
 04.11.1967 Autopista Barcelona-Tarragona
 11.11.1967 Aguas del Ebro – Autopista Barcelona-Tarragona
 25.11.1967 Ordenación ferroviaria
 26.11.1967 Ordenación ferroviaria II

1968 (42)

11.01.1968 Urbanización de calles
 13.01.1968 Viviendas en Torreforta
 25.01.1968 Desvío ferroviario
 26.01.1968 Planes hidráulicos
 27.01.1968 Tráfico portuario
 31.01.1968 Nuestra autopista
 02.02.1968 Proyectos portuarios I
 03.02.1968 Proyectos portuarios II
 18.02.1968 Buquetanques
 25.02.1968 Notas portuarias
 29.02.1968 Volumen de mercancías
 05.04.1968 Refinería de petróleo

17.04.1968 Desvío de carretera
 19.04.1968 Carreteras y planes
 17.05.1968 Autovías
 18.05.1968 Agua y pavimentaciones
 02.06.1968 Transformación de la ciudad
 05.06.1968 Paso inferior – Arreglo del Paseo Arqueológico
 06.06.1968 Descongestión universitaria
 07.06.1968 Perspectivas tarraconenses
 11.06.1968 Autopista
 15.06.1968 Autovía y carreteras
 21.06.1968 Edificio singular
 04.07.1968 Desvío del Francolí II
 23.07.1968 Tráfico portuario
 25.07.1968 Ampliación del puerto – Nueva industria
 26.07.1968 Servicios públicos
 07.08.1968 Variante de Tarragona
 10.08.1968 Carreteras y autovía
 17.08.1968 Av. Prat de la Riba
 21.08.1968 Carreteras
 22.08.1968 Travesía de la capital – Congreso Nacional
 Arquitectura típica
 30.08.1968 Fábrica de tabacos
 15.09.1968 Plan complementario
 03.10.1968 Carreteras y caminos II
 09.10.1968 Refinería de petróleo
 15.11.1968 Industrialización
 16.11.1968 Carreteras
 17.11.1968 Autovías
 19.11.1968 Autovía Reus-Tarragona
 24.11.1968 Refinería de petróleo
 28.11.1968 Refinería de petróleo

1969 (56)

05.01.1969 Tráfico portuario
 08.01.1969 Ampliación del puerto
 09.01.1969 Ampliación del puerto II
 11.01.1969 Ubicación de la Refinería
 15.01.1969 Nuevos institutos
 16.01.1969 Reserva de terrenos
 18.01.1969 Refinería de petróleo
 21.02.1969 Proyectos y realidades
 22.02.1969 Puerto turístico-pesquero
 14.03.1969 Autopista y ferrocarril – Industria productos químicos Cibasa
 15.03.1969 Reparación urbana
 19.03.1969 Nuevo muelle
 28.03.1969 Refinería de petróleo I
 29.03.1969 Refinería de petróleo II
 12.04.1969 Bonavista II
 15.04.1969 Estación depuradora
 25.04.1969 Autovía a Salou
 30.04.1969 Edificio singular – Autopista Barcelona/Tarragona
 01.05.1969 Refinería de petróleo
 03.05.1969 Cesión de carretera
 08.05.1969 Extraordinario presupuesto
 09.05.1969 Aguas del Francolí
 13.05.1969 Distribución de aguas
 15.05.1969 Inauguración definitiva
 16.05.1969 Alcantarillado
 17.05.1969 Cuello de botella
 22.05.1969 Urbanizaciones
 23.05.1969 Urbanizaciones
 27.05.1969 Presupuesto extraordinario
 30.05.1969 Capital de la provincia
 14.06.1969 Triángulo de autopista
 26.06.1969 Desvío de la carretera
 27.06.1969 Empresas entre nosotros
 01.07.1969 Próxima inauguración
 03.07.1969 Inauguraciones
 10.07.1969 Proyectos y presupuestos
 23.07.1969 Refinería
 01.08.1969 Nueva industria

27.08.1969 Refinería de petróleo
 03.09.1969 Nuevas escuelas
 07.09.1969 Desvío de la carretera – Presente y futuro de I.Q.A.
 09.09.1969 Desvío de la carretera II
 10.09.1969 Escuelas prefabricadas
 12.09.1969 Autopista y carretera
 01.10.1969 Chabolismo
 03.10.1969 Saneamientos
 06.10.1969 Tarragona y “su” Universidad
 08.10.1969 Próximas inauguraciones I
 09.10.1969 Próximas inauguraciones II – Cuadrillo o redondo
 17.10.1969 Puente de Armas
 23.10.1969 Tráfico portuario
 29.10.1969 Presupuesto extraordinario
 31.10.1969 Importantes reuniones
 19.11.1969 Servicio contra incendios
 09.12.1969 Centenario de la Junta de Obras del Puerto
 13.12.1969 Carreteras y autovía I

1970 (64)

09.01.1970 Confirmación de unos puertos
 10.01.1970 Compensación por la refinería
 14.01.1970 Aceras en Plaza Imperial Tarraco
 18.01.1970 Reconsideración del proyecto
 21.01.1970 Puente de armas sobre la vía férrea
 25.01.1970 Autopista del Mediterráneo
 26.01.1970 Tráfico portuario en 1969
 28.01.1970 Autopista tramo Salou-Altafulla
 30.01.1970 Ejecución autopista “Calendario”
 02.02.1970 Presupuesto y carreteras
 08.02.1970 Expansión y presupuesto extraordinario
 10.02.1970 Desvío en la carretera
 14.02.1970 Plan bienal de cooperación
 28.02.1970 Avda. Catalunya-Pin i Soler
 05.03.1970 Saneamiento y abastecimiento de aguas
 13.03.1970 Cesiones de Terrenos
 14.03.1970 Refinería, Sí
 18.03.1970 Presupuesto extraordinario
 20.03.1970 Ampliación del Puerto I
 05.04.1970 Jornada de inauguraciones
 09.04.1970 Travesía de la ciudad
 21.04.1970 Pl. Imperial Tarraco
 09.05.1970 Pont Vell del Francolí
 13.05.1970 Urbanización de calles
 17.05.1970 Trabajos en el puerto
 19.05.1970 Trabajos en el puerto II
 21.05.1970 Prolongación de la Autovía
 29.05.1970 Ordenación de las playas
 01.06.1970 Acceso a los nuevos institutos.
 03.06.1970 Autovía Salou-Reus
 07.06.1970 Ordenación de la zona viaria
 16.06.1970 Plaza Imperial Tarraco
 17.06.1970 Obras diversas
 22.06.1970 Zona polideportiva
 05.07.1970 Edificio Torreforta
 13.08.1970 Pont Vell sobre el Francolí
 16.08.1970 Prolongación de la autovía
 21.08.1970 Puente y paseo
 26.08.1970 Autovía de circunvalación
 27.08.1970 Apertura Avda. de Cataluña
 28.08.1970 Ordenación ferroviaria
 29.08.1970 Nueva estación
 01.09.1970 Cobertura zona viaria
 05.09.1970 Obras en el puerto
 12.09.1970 Autovía de circunvalación
 13.09.1970 Ordenación zona viaria
 16.09.1970 Accesos a los nuevos Institutos
 26.09.1970 Presupuesto extraordinario
 02.10.1970 Autopista Barcelona – Tarragona
 04.10.1970 Nueva etapa
 06.10.1970 Emisario submarino
 07.10.1970 Trabajos en el puerto
 08.10.1970 Trabajos en el puerto II

10.10.1970 Nueva estación
 17.10.1970 Nuevas escuelas
 29.10.1970 Planes inversiones 70-71
 30.10.1970 Obras de realización
 31.10.1970 Obras en proyecto
 01.11.1970 Importante Pleno
 08.11.1970 Problemas en vías de solución I
 11.11.1970 Problemas en vías de solución II
 19.11.1970 Estación y sus alrededores
 27.11.1970 Embellecimiento del litoral
 05.12.1970 Enlace de carretera

1971 (55)

20.01.1971 Habrá desvío
 27.01.1971 Orillas del Francolí
 30.01.1971 Movimiento portuario
 31.01.1971 Mercancías y graneles
 06.02.1971 Problemas en la carretera
 12.02.1971 Plaza de la Provincia
 16.02.1971 Mercancías
 19.02.1971 Nuevas aulas en Torreforta
 21.02.1971 Importantes obras
 03.03.1971 Avda. Ramón y Cajal
 04.03.1971 Carretera Tarragona-Reus
 07.03.1971 Problemas de chabolismo
 18.03.1971 Prolongación Avda. Cataluña
 27.03.1971 Playas tarraconenses
 31.03.1971 Saneamiento de la Costa
 01.04.1971 Segregación de Término
 14.04.1971 Próxima inauguración
 17.04.1971 Trabajos en el Puerto
 18.04.1971 Obras en la Imperial Tarraco
 30.04.1971 Accesos de la zona deportiva
 01.05.1971 Pequeño desvío
 02.05.1971 El puerto y su ampliación
 16.05.1971 Refinería Habemus
 18.05.1971 Triángulo Tarragona-Reus-Salou
 19.05.1971 Desvío de Francolí y Puerto
 20.05.1971 Transformación del Campo de Tarragona
 10.06.1971 Tráfico portuario
 16.06.1971 Ctra. de Tarragona-Reus
 19.06.1971 Estación y emisario submarino
 26.06.1971 Urbanización de nuevas calles
 30.06.1971 Av. de Ramón y Cajal
 10.07.1971 Próximas inauguraciones
 22.07.1971 Agua para la ciudad
 23.07.1971 Aguas del Francolí y Ebro
 24.07.1971 Ctra. Tarragona-Reus
 25.07.1971 Falta una carretera
 30.07.1971 De nuevo las carreteras
 03.08.1971 Centros universitarios
 06.08.1971 Trabajos en el Puerto I
 07.08.1971 Prolongación del dique de Levante
 11.08.1971 De nuevo el desvío
 17.08.1971 Estudios Universitarios
 18.08.1971 Tarragona cumple
 26.08.1971 Nuevo puente
 04.09.1971 Próximas inauguraciones I
 07.09.1971 Próximas inauguraciones II
 05.11.1971 Industrialización y turismo I
 06.11.1971 Industrialización y turismo II
 07.11.1971 Industrialización y turismo III
 09.11.1971 Compensaciones por la Refinería
 13.11.1971 Desvío del Francolí
 16.11.1971 Industrialización y Turismo
 17.11.1971 Carreteras y Autovías
 09.12.1971 Industrialización y Turismo
 18.12.1971 El desvío y sus esperanzas

1972 (31)

18.01.1972 Accesos a la ciudad
 22.01.1972 El puerto 1971

23.02.1972 Carretera Tarragona-Reus
 27.02.1972 El Puerto noticia
 05.04.1972 Ordenación urbana I
 07.04.1972 Ordenación urbana II
 16.05.1972 Avda. Cataluña I
 17.05.1972 Avda. Cataluña II
 19.05.1972 Nuevo muelle y primer buque
 21.05.1972 Culminación del plan de ensanche
 16.06.1972 La universidad consolidada
 04.07.1972 Nuevos semáforos
 06.07.1972 La circulación, problema difícil
 08.07.1972 Cruce de la Canonja
 09.07.1972 Prolongación de la autovía
 15.07.1972 Zona docente
 21.07.1972 Avda. Cataluña
 22.07.1972 Construcción del desvío
 26.07.1972 Conveniencia de accesos
 11.08.1972 Antiguo depósito de locomotoras
 30.08.1972 El desvío, problema acuciante
 06.09.1972 Enajenación de terrenos I
 07.09.1972 Presupuesto para escuelas II
 26.10.1972 Triángulo de carreteras
 27.10.1972 Carretera Tarragona-Reus
 04.11.1972 Carretera Valls-Tarragona
 08.11.1972 Revalorización de la franja costera
 09.11.1972 Depósito franco
 12.11.1972 Falta de escuelas
 14.11.1972 Déficit de servicios públicos
 30.12.1972 Segundo minidesvío

1973 (48)

04.01.1973 Nueva acceso a la Canonja
 07.01.1973 Nuevas aulas
 10.01.1973 Terrenos sobrantes
 11.01.1973 Reposición de arbolada
 12.01.1973 Tráfico portuario
 13.01.1973 Unidad residencial
 17.01.1973 Muelles de Reus, Lérida y Aragón
 14.02.1973 Nueva ordenación urbana
 16.02.1973 Mejoras en la Canonja
 20.02.1973 Condiciones de RENFE
 21.02.1973 Paseo de Ronda
 28.02.1973 Datos estadísticos
 03.03.1973 Autopista del Ebro
 10.03.1973 Ferrocarril por el valle del Francolí
 11.03.1973 Acceso a la zona docente
 17.03.1973 Terrenos y aportaciones
 28.03.1973 Tráfico de mercancías 1972
 29.03.1973 Datos portuarios 1973
 30.03.1973 La refinería en marcha
 25.04.1973 Acceso a la estación
 26.04.1973 Delimitación urbana
 29.04.1973 Estación de autobuses
 10.05.1973 Obras del desvío
 12.05.1973 Polígono de Levante
 17.05.1973 Acceso a la autovía de Salou
 23.05.1973 El Puerto, problema
 24.05.1973 Solución al problema
 25.05.1973 El precedente de Pasajes
 30.05.1973 Atención a las playas
 01.06.1973 Ordenación urbana
 17.06.1973 Muelle Aragón
 27.06.1973 Desvío del Francolí
 13.07.1973 Mejoras en La Canonja
 20.07.1973 Mutación de nuestra comarca
 10.08.1973 Camino de Bellisens
 12.08.1973 Desdoblamiento de la calzada
 19.09.1973 Inversiones escolares
 06.10.1973 Suministros de soja
 17.10.1973 Puesta en marcha
 20.10.1973 Electrificación de Ferrocarriles
 21.10.1973 Todavía el desvío
 15.11.1973 Emisarios submarinos

28.11.1973 Ordenación urbana
 29.11.1973 Características del plan de reforma
 07.12.1973 Características de la autopista
 08.12.1973 Terrenos para escuelas
 16.12.1973 Gran paso para el Puerto
 30.12.1973 Carretera de Ronda

1974 (55)

11.01.1974 Prolongación de emisarios submarinos
 12.01.1974 Tráfico del puerto
 13.01.1974 Prolongación de la autovía
 18.01.1974 Nuevo polígono residencial
 20.01.1974 Vall-Refinería
 23.01.1974 El primero de los veintitrés proyectos
 09.02.1974 Travesía exterior
 22.02.1974 Red viaria provincial
 24.02.1974 Mercancías tráfico portuario
 26.02.1974 Perspectivas portuarias 74-75
 06.03.1974 Travesía exterior
 14.03.1974 Financiación de la autovía
 15.03.1974 Defensa del paisaje
 21.03.1974 Conclusión de una obra
 22.03.1974 Barrio de la Esperanza
 05.05.1974 Accesos y desagües
 07.05.1974 Polígonos Industrial y residencial
 11.05.1974 Estacionamientos subterráneos
 14.05.1974 Estacionamiento en la zona oeste
 24.05.1974 Prolongación de la autovía
 29.05.1974 Edificios singulares
 09.06.1974 Presupuesto especial de urbanismo
 11.06.1974 Estación de autobuses
 28.06.1974 Nuevos tramos de autopista
 12.07.1974 Calles de la Canonja
 14.07.1974 Puesta a punto de unas obras
 17.07.1974 Ctras. Interprovinciales
 23.07.1974 Proceso industrial
 30.07.1974 Adecuar los barrios
 31.07.1974 Más grupos escolares
 11.08.1974 I Cinturón de Tarragona
 13.08.1974 Avda. De Catalunya-Autovía de Salou
 23.08.1974 Mercacampo
 24.08.1974 Accesos a la zona docente
 25.08.1974 Depósito franco
 27.08.1974 Paseo de circunvalación
 28.08.1974 Periplo circulatorio
 03.09.1974 Solares para escuelas
 10.09.1974 Abastecimientos de aguas
 11.09.1974 Agua para la ciudad
 19.09.1974 Importantes obras
 21.09.1974 Servicios públicos
 23.10.1974 Obras de fábrica en el desvío
 24.10.1974 Valoración de fincas
 27.10.1974 Depósito franco
 01.11.1974 Red viaria provincial
 16.11.1974 Presupuesto extraordinario
 28.11.1974 Estación de autobuses
 30.11.1974 Obras del desvío
 03.12.1974 Autovía de circunvalación
 08.12.1974 Enlace entre dos carreteras
 11.12.1974 Reus-Tarragona
 14.12.1974 Abastecimiento de aguas
 15.12.1974 Pantano y desvío del Francolí
 17.12.1974 Segunda fase del desvío

1975 (56)

10.01.1975 Zona franca
 11.01.1975 Ctra. Reus-Tarragona
 14.01.1975 Avda. de Ramón y Cajal
 16.01.1975 Carreteras y beneficencia
 19.01.1975 Ordenación territorial
 25.01.1975 Tráfico portuario
 16.02.1975 Complejos polideportivos

18.02.1975 Oleoducto Zaragoza –Tarragona
 21.02.1975 Agua para Tarragona
 22.02.1975 Radical transformación
 24.02.1975 Ampliación de carreteras
 26.02.1975 Edificio singular
 02.03.1975 Obras en la Canonja
 06.03.1975 Expansión ferroviaria
 09.03.1975 Complejo polideportivo
 11.03.1975 Parque de Bomberos
 19.03.1975 Ferrocarril- Carretera
 04.04.1975 Adquisición de terrenos
 01.05.1975 Palacio de Congresos
 02.05.1975 Obra inacabada
 10.05.1975 Necesidades en Torreforta
 25.05.1975 Nuevas plazas escolares
 06.06.1975 Problema que se acentúa
 07.06.1975 Complejo polideportivo
 09.06.1975 Noticia portuaria
 10.06.1975 Depósito franco
 12.06.1975 Desvío del Francolí
 13.06.1975 Amenaza de colapso
 17.06.1975 Segunda fase del desvío
 27.06.1975 Instalaciones deportivas
 28.06.1975 Polígono residencial
 28.08.1975 Autovía Tarragona/Salou
 29.08.1975 Prolongación de la autovía
 31.08.1975 Construcciones polideportivas
 04.09.1975 Proyectos escolares
 05.09.1975 Escuelas periféricas
 06.09.1975 Instituto Politécnico
 07.09.1975 Adjudicación directa
 09.09.1975 Obras y servicios
 13.09.1975 Depósito regulador
 16.09.1975 Eje transversal
 19.10.1975 Tarragona descuidada
 24.10.1975 Agua para la ciudad
 25.10.1975 Presupuesto extraordinario
 31.10.1975 Segunda fase del desvío
 01.11.1975 Puente sobre el Francolí
 04.11.1975 Tercer depósito regulador
 05.11.1975 Construcciones escolares
 06.11.1975 Centros docentes
 07.11.1975 Nuevos centros
 18.11.1975 Problema universitario
 19.11.1975 Certificaciones de obras
 05.12.1975 Nuevas calles
 16.12.1975 Nuevas escuelas
 19.12.1975 Insistiendo sobre un mismo tema
 27.12.1975 Comunicación directa con el mar

1976 (34)

08.01.1976 Autovía Reus-Tarragona
 16.01.1976 Reparación de la autovía
 17.01.1976 Nuevo tramo
 20.01.1976 Presupuesto extraordinario
 07.02.1976 Planes y proyectos
 08.02.1976 Desvío
 24.02.1976 Autovía Tarragona-Salou
 12.05.1976 Nueva alineación
 19.05.1976 Presupuesto extraordinario
 20.05.1976 Enlace con el eje transversal
 21.05.1976 Montblanc-Camp de Tarragona
 22.05.1976 Eje Sur
 23.05.1976 Accesos a la zona docente
 30.05.1976 Descongestión de tráfico
 10.06.1976 Enlace con el eje transversal
 11.06.1976 Presupuesto extraordinario
 15.06.1976 Plan provincial de obras
 23.06.1976 Inauguraciones
 30.06.1976 Autovía Tarragona-Salou
 01.07.1976 Enlace con el eje transversal
 07.07.1976 Tráfico peligroso
 15.08.1976 Paseo de Ronda

29.08.1976 Primera fase
 04.09.1976 Una comunicación y varias obras
 05.09.1976 Accesos al puerto
 03.11.1976 Segundo acceso
 04.11.1976 El proyectado cinturón
 09.11.1976 Autovía de circunvalación
 10.11.1976 Obra necesaria
 12.11.1976 Hablar de carreteras
 03.12.1976 Notas sobre el desvío
 04.12.1976 Pasos superiores
 07.12.1976 Pavimentación de calles
 19.12.1976 Primeras obras

1977 (35)

11.01.1977 Carretera Reus-Tarragona
 13.01.1977 Autovía paralela
 21.01.1977 Prolongación de autopista
 27.01.1977 Certificaciones de obras
 29.01.1977 Expansión portuaria
 01.02.1977 Barcelona-Tarragona
 03.02.1977 Depósito franco
 17.02.1977 Acceso al puerto
 05.03.1977 Exportaciones portuarias
 12.03.1977 Abastecimiento de aguas
 16.03.1977 Depósito franco
 20.03.1977 Potenciación del puerto
 24.03.1977 Autovía de Bellisens
 28.04.1977 Desvío del Francolí
 14.05.1977 Tercera fase
 18.05.1977 Desvío
 24.05.1977 Exportaciones portuarias
 03.06.1977 Memoria del Puerto
 04.06.1977 Resumen portuario
 05.06.1977 Obras en el fútbol
 12.06.1977 Campos de fútbol
 16.06.1977 Desdoblamiento de calzada
 18.06.1977 Edificio del politécnico
 22.06.1977 Accesos a la zona docente
 05.08.1977 Recuperación de terrenos
 12.08.1977 Acceso al puerto
 17.08.1977 Carretera transversal
 31.08.1977 Arquitecto Pujol de Barberà
 03.09.1977 Ampliación del puerto
 24.11.1977 Carretera Reus-Tarragona
 26.11.1977 Construcciones polideportivas
 08.12.1977 Atención a los barrios
 09.12.1977 Reforzamiento de comunicaciones
 13.12.1977 Abastecimiento y saneamiento
 30.12.1977 El puerto

1978 (47)

12.01.1978 Aguas del Francolí
 28.01.1978 Acceso al puerto
 03.02.1978 Presupuesto extraordinario
 09.02.1978 Estación de autobuses
 10.02.1978 Presupuesto extraordinario
 11.02.1978 Avenida de Roma
 24.02.1978 Depósito franco
 25.02.1978 Desvío del Francolí
 10.03.1978 Proyectadas autopistas
 12.03.1978 Instalaciones deportivas
 29.03.1978 Servicio contra incendios
 02.04.1978 Refuerzo de la calzada
 11.04.1978 Presupuesto extraordinario
 21.04.1978 Cédula urbanística
 22.04.1978 Autovía Tarragona-Salou
 28.04.1978 Construcción de nuevos muelles
 29.04.1978 Muelles Castilla y Rioja
 08.06.1978 Nuevo instituto
 10.06.1978 Dique de Levante
 11.06.1978 Nuevos edificios
 18.06.1978 Sustanciosas aportaciones

27.06.1978 Autovía Tarragona-Salou
 11.07.1978 Escuela politécnica
 13.07.1978 Paso por las autopistas
 14.07.1978 Autovía Tarragona-Salou
 18.07.1978 La Vía Amalia
 21.07.1978 Minidesvío
 25.07.1978 Gasoducto Barcelona-Valencia
 26.07.1978 Proyecto Segamo
 27.07.1978 Unidad de grandes quemados
 01.08.1978 Agua para Tarragona
 09.08.1978 Equipamiento de los barrios
 26.08.1978 Obras y servicios
 01.09.1978 Tráfico portuario
 03.09.1978 Tarragona
 10.10.1978 Tarraconis urit amor
 15.10.1978 Visita pública
 17.10.1978 Problema del agua
 20.10.1978 Centros asistenciales
 21.10.1978 La fonteta
 26.10.1978 Semáforos
 02.11.1978 Captación de aguas
 04.11.1978 Problema escolar
 22.11.1978 Carreteras
 30.11.1978 Reus-Tarragona
 09.12.1978 Nueva vía
 10.12.1978 Puente sobre el Francolí

1979 (39)

04.01.1979 El Puerto
 09.01.1979 Desvío del Francolí
 13.01.1979 Medio ambiente
 14.01.1979 Carretera de Tarragona-Reus
 26.01.1979 Presupuesto extraordinario
 27.01.1979 Tráfico portuario-78
 17.02.1979 Edificio singular
 01.03.1979 Estampas tarraconenses
 04.03.1979 Autovía de Bellisens
 06.03.1979 Segunda autovía
 04.04.1979 Carretera Reus-Tarragona
 05.04.1979 Carretera de Valls
 06.04.1979 Variantes de Vallmoll y Valls
 04.05.1979 Desvío del Francolí
 05.05.1979 Autopista del Mediterráneo
 09.06.1979 Medio ambiente
 15.06.1979 Agua para la comarca
 22.06.1979 Muelle Castilla
 23.06.1979 Autovía de circunvalación
 26.06.1979 Déficit de agua
 06.07.1979 Accesos al puerto
 08.07.1979 Prolongación de la autovía Tarragona-Salou
 19.07.1979 Área metropolitana
 01.08.1979 Sequía
 02.08.1979 Agua sobrante
 03.08.1979 Terminal marítima
 17.08.1979 Arribo de crudos petrolíferos
 29.08.1979 Agua por favor
 08.09.1979 Importaciones de carbón
 11.09.1979 Prolongación de la autovía
 15.09.1979 Gas natural
 19.09.1979 Instalaciones deportivas
 16.10.1979 Desvío del Francolí
 02.12.1979 Desdoblamiento de calzada
 04.12.1979 Doble autovía
 12.12.1979 Prolongación de la autovía Salou-Tarragona
 27.12.1979 Prolongación de la Rambla
 28.12.1979 Descenso portuario
 29.12.1979 Detalle de mercancias portuarias

1980 (58)

13.01.1980 El agua
 17.01.1980 Autovía Reus-Tarragona
 22.01.1980 Desvío del Francolí

30.01.1980 Intensa sequía
 03.02.1980 El tema del agua
 06.02.1980 Nuevo avance industrial
 10.02.1980 El agua, una vez más
 13.02.1980 Prolongación de la autovía Salou-Tarragona
 20.02.1980 Nuevamente el agua
 29.02.1980 Arquitectura de Tarragona
 01.03.1980 El agua otra vez
 05.03.1980 Moción contra el paro
 07.03.1980 Unidades de quemados
 14.03.1980 Reserva hidráulica
 15.03.1980 La Sabinosa
 26.03.1980 Comunicaciones ferroviarias
 24.04.1980 Excedente de agua
 26.04.1980 Mejora en los trenes
 27.04.1980 Ubicación de facultades
 30.04.1980 Presupuesto extraordinario
 02.05.1980 Carbón en el puerto
 04.05.1980 Prolongación de la autovía Tarragona-Salou
 08.05.1980 La autovía todavía
 01.06.1980 Agua para Tarragona
 12.06.1980 Semestre portuario
 13.06.1980 Superávit portuario
 15.06.1980 Gas Natural
 19.06.1980 Expansión de energía
 20.06.1980 Parque de Bomberos
 25.06.1980 Aguas del Francolí
 28.06.1980 Ubicación de la Facultad de Medicina
 01.07.1980 Prolongación de la autovía Tarragona-Salou
 10.07.1980 Gas Natural
 12.08.1980 Accesos a un barrio
 13.08.1980 Agua para nuestros hogares
 14.08.1980 Aprovechamiento integral del Ebro
 22.08.1980 Malos olores
 23.08.1980 Defensa del paisaje
 24.08.1980 Insistiendo acerca de los ruidos
 29.08.1980 Sequía
 05.09.1980 Estudios universitarios
 08.10.1980 Presupuestos ordinarios
 21.10.1980 Vivencias de la "riuada"
 23.10.1980 Carretera de la costa
 28.10.1980 Canon eléctrico
 29.10.1980 Tres planos
 04.11.1980 Prolongación de la autovía
 18.11.1980 Autonomía del Puerto
 25.11.1980 Obras en la autopista de circunvalación
 30.11.1980 Autovía y carretera del Camp
 02.12.1980 Plan provincial de obras y servicios
 03.12.1980 Canon eléctrico
 05.12.1980 Atascos
 12.12.1980 Agua
 13.12.1980 Contenedores
 17.12.1980 Caudales del Ebro
 18.12.1980 Plan de ordenación de la Pedrera
 19.12.1980 Obras de desdoblamiento

1981 (49)

09.01.1981 Presupuesto extraordinario
 10.01.1981 Sequía
 17.01.1981 Aguas del Ebro
 20.01.1981 Tráfico portuario
 28.01.1981 La cuestión universitaria
 13.02.1981 Accesos al puerto
 26.02.1981 ¡Ya era hora...!
 27.02.1981 Presupuesto extraordinario
 01.03.1981 Presupuesto extraordinario
 03.03.1981 Bellisens
 05.03.1981 Libro blanco
 21.03.1981 Crecimiento portuario
 22.03.1981 Guardería y tuberías de agua potable
 27.03.1981 Plan de obras y servicios
 28.03.1981 Plaza Imperial Tàrraco
 29.03.1981 Presupuesto extraordinario

03.04.1981 Estación de autobuses
 08.04.1981 Autovía Tarragona-Reus
 30.04.1981 Aguas del Francolí
 05.05.1981 Desvío del Francolí
 06.05.1981 Agotamiento de posibilidades
 16.05.1981 Plan contra incendios
 19.05.1981 Segre-Francolí
 23.05.1981 Alivio en el abastecimiento de aguas
 28.05.1981 Gas natural
 29.05.1981 Vertedero incontrolado
 30.05.1981 Autovía Tarragona-Reus
 03.06.1981 Medidas contra el paro
 05.06.1981 Electrificación ferroviaria
 06.06.1981 Paso a nivel de la Plaça dels Carros
 20.06.1981 Prolongación del dique de Levante
 30.06.1981 Agua para la ciudad
 01.07.1981 Autovía y carretera
 01.08.1981 Ayuda para un muro de contención
 07.08.1981 Proyectos inmediatos
 08.08.1981 Presupuesto de inversiones 1981
 14.08.1981 El puerto
 29.09.1981 Autovía Tarragona-Salou dificultades
 13.10.1981 Incremento del Patronato municipal
 14.10.1981 Desdoblamiento de calzadas
 18.10.1981 Parques y jardines
 24.10.1981 Red viaria
 25.10.1981 Obra inacabada
 31.10.1981 Accesos al puerto
 01.11.1981 Accesos a la zona educacional
 11.11.1981 Autovías y variantes
 12.11.1981 Carretera de Valls
 14.11.1981 Circunvalación de Tarragona
 26.11.1981 Accesos portuarios

1982 (67)

03.01.1982 Polígono industrial
 14.01.1982 Parque de bomberos
 17.01.1982 Problema del agua
 26.01.1982 Veinte millones de toneladas
 28.01.1982 Resumen del tráfico de mercancías
 31.01.1982 Nuevo parque de bomberos en Tarragona
 04.02.1982 Autovía Tarragona-Salou
 04.02.1982 Tarragona: plan de obras y servicios
 07.02.1982 Visita ministerial
 09.02.1982 Preventorio de la Sabinosa
 10.02.1982 Canon eléctrico
 14.02.1982 El agua principal preocupación de nuestros pueblos
 16.02.1982 Centro docente
 21.02.1982 Canon eléctrico
 28.02.1982 Resciosa del Francolí
 09.03.1982 Hacia el consorcio de aguas del Ebro
 10.03.1982 Aguas sobrantes
 12.03.1982 Obras inacabadas
 14.03.1982 Carretera de Valls
 16.03.1982 El puerto, primero de España
 17.03.1982 Cifras negativas
 18.03.1982 Consorcio
 19.03.1982 Inversiones portuarias
 27.03.1982 Parque de bomberos
 28.03.1982 Red viaria provincial
 30.03.1982 Obra urgente
 18.04.1982 Preventorio de la Sabinosa
 20.04.1982 Resumen del tráfico portuario
 23.04.1982 Vertederos
 25.04.1982 Área metropolitana del Camp
 28.04.1982 El gran parque
 02.05.1982 Delegación Universitaria
 06.05.1982 Tarragona-Salou por la costa
 11.05.1982 Los riegos de Aragón incidirán en el puerto de Tarragona
 04.06.1982 Área de influencia portuaria
 09.06.1982 Desvío segunda fase

13.06.1982 Primer tramo de autovía
 13.07.1982 Minitravase
 14.07.1982 Cuatro metros cúbicos de agua
 15.07.1982 Polígono industrial Francolí
 23.07.1982 Gas entre nosotros
 27.07.1982 Fuertes calores
 04.08.1982 Autovía Tarragona-Reus
 10.08.1982 El agua eterna cuestión
 11.08.1982 Peligroso cruce
 14.08.1982 Importante proyecto
 15.08.1982 Ordenación urbana
 22.08.1982 Bodas de oro de la Tabacalera
 01.09.1982 "Tarragona norte", "Tarragona sur"
 17.10.1982 Accesos al puerto
 23.10.1982 Mejoras en el puerto
 29.10.1982 Cifras portuarias
 30.10.1982 Agua para la ciudad
 31.10.1982 Carreteras
 09.11.1982 Importante obra
 10.11.1982 Acceso a la ciudad
 14.11.1982 Estación de autobuses
 17.11.1982 Nueva entrada a la ciudad
 18.11.1982 Muelle Catalunya
 23.11.1982 Previsión de inundaciones
 08.12.1982 Inundaciones
 09.12.1982 Defensa del Camp de Tarragona
 15.12.1982 Déficit de equipamientos
 16.12.1982 Seis millones para dos fases
 17.12.1982 Daños en la red viaria por inundaciones
 29.12.1982 Estación de autobuses
 31.12.1982 La Sabinosa

1983 (23)

04.01.1983 Caudales fluyentes del Francolí
 09.01.1983 Parque de bomberos
 20.01.1983 Descenso portuario
 25.01.1983 Muelle Catalunya
 01.02.1983 La sequía
 05.02.1983 Eje transversal
 08.02.1983 Prolongación de la autovía
 17.02.1983 "Muelle de Catalunya", primera obra portuaria
 18.02.1983 Camp de Tarragona
 19.02.1983 El agua, endémico problema
 20.02.1983 Demolición y ordenación
 23.02.1983 Línea aérea Reus-Madrid-Reus
 24.02.1983 Estación de autobuses
 05.03.1983 ¿Llegamos tarde?
 06.03.1983 Saneamiento de la costa
 09.03.1983 Daños de las inundaciones
 15.03.1983 En el umbral de una inauguración
 18.03.1983 Consolidación de una obra
 19.03.1983 El puerto: signos positivos
 20.03.1983 Torreforta
 29.03.1983 Obras de infraestructura viaria
 30.04.1983 Prolongación de la autovía Tarragona-Salou
 01.05.1983 Tarragona
 21.03.1981 Crecimiento portuario

