

La Tribuna

Corredors, pistes i autopistes

Actualment, la 340 és una tragèdia en diversos actes, el desviament provisional de Torredembarra per enllaçar l'A-7 i l'AP-7, un pedaç

El problema del trànsit per carretera en aquestes terres no es pot resoldre només a través d'una autopista i una autovia



JOSEP OLIVERAS SAMITIER
@diaridttarragona

Professor de Geografia URV

José Oliveras és catedràtic emèrit. President de la Societat Catalana de Geografia (IEC), és membre de la Comissió d'Urbanisme del Camp de Tarragona i membre de la Comissió de Delimitació Territorial de Catalunya.

Els intents dels humans per aconseguir recórrer una distància llarga en menys temps, per guanyar més espai, ha estat constant al llarg dels temps. Quan els recorreguts es feien a peu des d'un poblat, la distància que es podia assolir d'anada i tornada en un dia marcava l'àrea directa de domini, cosa que comportava uns patrons de distància i influència en els assentaments humans que permetien l'establiment de poblacions sense entrar en conflicte. No obstant això, quan la producció comportava l'acumulació d'excedents que s'havien de portar a un mercat més llunyà per intercanviar productes, anar a peu significava anar carregat, i a poc a poc s'anaren ideant sistemes per transportar majors càrregues i a llocs més llunyans sigui per terra o per mar, i molt posteriorment per l'aire.

Les comunicacions via terrestre han estat bàsiques per al desplaçament de persones, animals i coses, entre aquestes no només les materials, sinó també idees i informacions molt diverses. Les antigues vies romanes i les carreteres per a carruatges no es van fer pensant en les necessitats dels viants que anaven a peu, sinó en el transport de mercaderies i tropes. És l'activitat comercial que enllaça llocs de producció i de consum el que impulsa adaptar els camins per transportar mercaderies, molt abans que els humans haguessin de desplaçar-se habitualment per anar a treballar, estudiar, gestionar i/o gaudir del lleure en llocs distints del de residència.

No és gens estrany que siguin les empreses per mitjà de les seves organitzacions les que més exigeixin la millora dels sistemes de transport, a les quals s'afegeixen els usuaris dels mitjans, i també les autoritats que es preocupen de protegir les empreses

de la demarcació i els usuaris de vehicles de transport, sense oblidar la seguretat vial i l'ordenació del territori perquè no sigui trinxat pels vials de comunicació.

La notícia que el corredor ferroviari del Mediterrani serà operatiu el 2021 és bona, i s'espera que no sigui igual a les notícies donades per ministres anteriors que han estat veritables notícies falses, o millor mentides polítiques, aptes només per fer-se la fotografia de rigor. Fonts ben informades asseguren que la connexió amb els ports de Tarragona i Barcelona, veritables portes d'entrada i sortida de mercaderies, estan compreses en la nova data, però no les plataformes intermodals. Queda clar que que aviat es podrà inaugurar el nou tram ferroviari de l'Hospitalet de l'Infant a Tarragona, però el tercer fil encara no s'ha enfilat.

Respecte a les carreteres i autopistes, els darrers dies s'ha celebrat el desviament de camions de les nacionals a les autopistes entre Alcanar i l'Hospitalet de l'Infant, Altafulla i Vilafranca, i les Borges i Montblanc, amb descomptes de preus per les empreses de transport, tot i que les seves associacions empresarials els voldrien més alts o gratuïtes, com tots els usuaris que les utilitzen per anar al treball. El tema

del cost de l'ús de les autopistes, no és pas un tema secundari, perquè el manteniment de la xarxa és car, tal com exposava José Daniel Vila-Robert en aquest *Diari*, i els diners si surten d'un lloc dels pressupostos de l'Estat, s'han de treure d'un altre, fora que el PNB creixés en gran mesura i les balances de pagaments i comercial fossin positives. No és massa lògic que les autopistes per anar de pressa d'un lloc disant d'un altre, hagin de ser pagades per tots, fins i tot pels qui no les poden utilitzar, i que es facin servir per a les curtes distàncies. La gratuïtat total, sense més, en col·lapsaria alguns trams i aviat es demanarien més carrils per banda, especialment a l'estiu.

En situacions de crisi econòmica i política les inversions en obra pública decauen, s'alenteixen, tardan anys i panys en acabar-se, es fragmenten les inauguracions com si ja s'inaugurés tota l'obra, etc. Mentre els soferts usuaris de l'obra han d'aguantar la manca de previsió i planificació dels mals governs. Un recent estudi a publicar d'Agustí Agramunt mostra les dificultats en construir l'actual xarxa de carreteres en el segle XIX per aquestes comarques i com s'hagué de recórrer a arbitris, taxes, treball personal i l'ajut de la Diputació

per millorar el sistema de comunicacions.

Actualment, la 340 és una tragèdia en diversos actes, el desviament provisional de Torredembarra per enllaçar l'A-7 i l'AP-7, un pedaç. De l'A-27, importantíssima per relligar el Camp de Tarragona amb Aragó i el País Basc, fa temps que no se'n sap res, perquè està totalment parada per la incapacitat de resoldre costos i problemes per foradar el coll de l'Illa per sota la serra de les Guixeres, com si el mateix topònim no avisés que els materials són tous i fràgils.

També cal tenir molt en compte que el problema dels trànsits per carretera en aquestes terres no es pot resoldre només a través d'una autopista i una autovia. Seria gairebé com afirmar que tot el trànsit per travessar Barcelona hagués de passar per la Gran Via i el carrer Aragó. Aquestes comarques meridionals, província, vegueries, o regió del coneixement, anomenin-ho com vulguin, continuen necessitant una reflexió constant, alta decisió, i molta pressió cap a aquelles administracions que tenen per missió aconseguir millorar l'estat de les coses materials i el benestar de les persones.

