

En els papers, l'autovia arriba a prop de l'Ampolla

Segons publica el BOE del dia 8 de setembre, el ministeri de Foment ha aprovat l'estudi informatiu del tram entre la central nuclear de Vandellòs i el Perelló de l'autovia del Mediterrani A-7. El nou tram, amb una longitud de 21 km i un import pressupostat en 178 milions d'euros, serà una alternativa a l'actual carretera N-340 i a l'autopista AP-7. Arribarà tres quilòmetres més avall del Perelló, on s'inicia el tram cap a València.

Josep Bayerri Raga



Aquesta aprovació, però, no comporta altra cosa que situar unes ratlles al paper. És a dir, definir per on ha de passar, cosa que ja està decidida en la seua continuació fins a la Jana, al País Valencià. Però ni en un cas ni en l'altre això implica l'assignació de recursos per iniciar-ne les obres. Els més optimistes creuen que, com a molt prompte, no començaran fins a d'aquí a 10 o 15 anys si abans es resolen els recursos presentats. En definitiva, pura propaganda davant un any d'eleccions. A diferència d'altres trams de l'A-7, on s'ha aprofitat la N-340 desdoblant-la, aquest projecte preveu un traçat nou, més a l'interior de l'actual, que quedarà per al trànsit local. Curiosament, aquest traçat coincidirà amb el que tenia la carretera general fins fa mig segle.

Des de feia dos mil anys, el camí que unia Tortosa amb Barcelona pel nord i amb València cap al sud era la via Augusta, construïda pels romans per consolidar el seu control sobre la zona costanera peninsular que arribava fins a Cadis. Aquesta obra va perdurar gairebé inalterable fins a principis del segle xx (arc de Berà, arc de Cabanes, mil·liaris, trams amb paviment enllosat...). El 1925, el govern del general Primo de Rivera va aprovar el pla de modernització Refem (Red de Firmes Especiales), que va comportar una notable millora d'alguns trams (el empedrat amb llambordes de granit són d'aquesta època) amb nous traçats. Aquesta millora no afecta el tram del coll de Balaguer ni el pas pels termes de Vandellòs, l'Ametlla i el Perelló. En canvi, pel que fa a la nostra comarca, la nova carretera deixava

l'antic camí reial (la via Augusta) al Perelló per continuar per l'Ampolla i l'Aldea seguint cap a Tortosa, Santa Bàrbara i Ulldecona. El tram entre l'Aldea i Alcanar era una carretera secundària anomenada "de Venta a Nueva (Camarles) a Vinaroz", que des del 1919 creuava el riu Ebre pel nou pont Penjant d'Amposta i evitava el pas de barca anterior.

La gent més gran recordarà les anomenades corbes del Perelló, que feien la comunicació cap a Tarragona molt difícil, ja que el trajecte podia arribar a comportar gairebé dos hores de durada. A meitats dels anys 60, el ministeri d'Obres Públiques, dirigit per Federico Silva Muñoz, va promoure l'anomenat pla Redia (Red de Itinerarios Asfálticos) per tal d'adequar la xarxa principal a les necessitats del servei. A la nostra comarca es concretà en dos obres importants: l'anomenada variant del Perelló i el nou pont d'Amposta, que entraren en servei a finals del 1969 i se situà la N-340 definitivament per Amposta i Sant Carles de la Ràpita. Hi havia, però, una trampa: el propòsit que les dos obres s'incorporassen a la futura autopista de peatge. La reacció de les autoritats locals va impedir que el pont fos d'ús conjunt d'autopista i carretera construint-ne un de nou per a l'autopista, però no s'aconseguí evitar que la variant del Perelló passés a ser un dels dos sentits de l'autopista de peatge. La concessionària va construir un nou tram de la N-340 entre Vandellòs i Camarles, vora del Perelló, però amb un traçat que afavorís l'ús de l'autopista. És el que avui hi ha en servei. El 13 d'agost del 1974 va ser inaugurat el tram d'autopista de peatge entre Salou i Amposta i tres anys després, el 17 de juny del 1977, la

seua continuació fins a Peníscola amb el nou pont sobre l'Ebre.

Des del 1969, l'actuació del govern de l'Estat a la carretera N-340 a les Terres de l'Ebre s'ha limitat a la variant de la Ràpita arran de l'explosió del camió davant del càmping dels Alfacs el 1978 i la variant de l'Aldea, que ha entrat en servei aquest mateix any. Potser l'acceleració del tràmit de l'A-7 fins a l'Ampolla –o millor fins a la connexió amb l'autovia de Tortosa a l'Aldea– seria la millor mostra per corregir la deixadesa de gairebé mig segle. ■



L'actuació del Estat en matèria d'infraestructures al servei de les Terres de l'Ebre no ha sigut mai prou diligent.



UNIVERSITAT
ROVIRA I VIRGILI



Campus
Terres de l'Ebre

II PIRAGUADA CAMPUS TERRES DE L'EBRE – URV

Xerta – Tortosa
5 d'octubre de 2014

PROGRAMA:

09.00h	Acreditacions al Campus Terres de l'Ebre
09.30h	Sortida dels autobusos direcció Xerta des del Pavelló Firal de Tortosa
10.00h	Assignacions de piragües
10.30h	Sortida dels participants

