

El document del mes

Reportatge fotogràfic de la Revista Ràpita.

Inauguració de la variant N-340. 24 de març de 1984

JORDI ENFEDAQUE I NOVELL
SERVEI D'ARXIU MUNICIPAL

Una de les infraestructures que va tenir un paper potser no prou valorat en la creació de la nostra població, és la carretera que de Vinaròs a Venta Nueva que es va construir a les darreries del segle XVIII. La seva presència al territori, va ser clau per a que aquells primers pobladors de la nostra ciutat arribessin i es lliguessin al territori¹. Evidentment, projectes com els canals de navegació o el ferrocarril de Val de Zafan, han tingut un paper més protagonista en el possible millor devenir de la Ràpita,

però la carretera hi va ser i va tenir un paper cabdal per a que la nostra ciutat arribés als nostres dies.

El transport de persones o de mercaderies ha buscat sempre la millor opció en cada moment històric. I és per això que l'estat espanyol va apostar tant pel ferrocarril en el darrer terç del segle XIX i, seguit, per crear una xarxa viària que s'adaptés a l'ús de l'automòbil durant el segle XX². Així tindrem projectes com el *Circuito Nacional de Firmes Especiales* del 1926 o el *Plan General de Obras Públicas* del 1939, que donarà la nomenclatura actual a la N-340. Aquesta carretera nacional és la més llarga de la penín-

sula. I des de Puerto Real (Cadis) a Barcelona recorre 1.248 km, passant per deu províncies i quatre comunitats autònomes.

No costa gaire imaginar-se tots els aspectes positius que ha pogut aportar la carretera, però actualment és massa present l'alt preu que també segueix pagant el territori. A dia d'avui, les reivindicacions per solucionar l'excés de transport de mercaderies, la sinistralitat i la manca d'una via ràpida i gratuïta, que sigui una veritable alternativa a aquesta carretera, fa que des de l'Arxiu ens vulguem afegir a aquest crit del territori.

Per això dediquem el document del



Nacional01: Podem veure en la imatge el moment del tall de la cinta per part del Ministre d'Obres Públiques

mes a un fet que culminava una de les reivindicacions històriques de la població: la inauguració de la variant que treia la N-340 del mig de la Ràpita. I esperem que la solució de tots els problemes que es plantegen a dia d'avui no hagin de necessitar d'una desgràcia com accident del Càmping dels Alfacs del juliol de 1978 per donar-hi una empenta definitiva.

El document, és una de les imatges que formen part del reportatge fotogràfic del 24 de març de

1984 que va realitzar a la revista Ràpita per informar sobre la inauguració de la variant³. En la imatge és veu al Ministre d'Obres Públiques, el Sr. Julián Campo Sainz de Rozas⁴, tallant la cinta en un dels trams de la variant sota la mirada d'entre altres, de l'alcalde de Sant Carles de la Ràpita, el Sr. José Pedro Geira Balagué. Aquest nou tram viari va alliberar a la població de sorolls, pol·lució, perills, etc. Encara que va néixer amb necessitats de millora com ens veu en la promesa d'execució del projecte d'il·luminació i senyalització de l'enllaç nord⁵ que havia millorar la seva seguretat.

Segons sabem per la documentació que es guarda a l'Ajuntament, la inauguració de la nova variant no va ser la solució de tots els problemes

l·ligats amb l'antiga nacional. Primer, l'estat de la carretera que passava per la població es trobava en molt mal estat, tant el ferm com les voreres. També l'accés de la nova variant des de camins i sortides secundàries de la ciutat suposava un perill constant per als seus usuaris. I sobretot, per la sinistralitat, que en breu, van patir els accessos principals a la ciutat⁶.

Però potser, el que crida més l'atenció és veure que el trànsit de camions per dins de la ciutat va ser intens igualment en un inici. Una petita part per l'accés al port, però també, segons les al·legacions de l'Ajuntament, per la presència de "bares noturnos, asistidos por señoritas", els forts pendents de la variant, el menor quilometratge de l'antiga nacional i, sobretot, per les llargues cues i les congestions que a dia d'avui encara seguim patint a la N-340. Per això, el Ple de l'Ajuntament va demanar, entre altres, que la nova variant fos de pas obligat per als camions⁷. La resposta que va rebre l'Ajuntament de tot plegat per part de la *Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña* es pot resumir amb la desairada:

"Se recomienda a la Concejalía de Transportes una consideración más objetiva sobre las ventajas de la variante [...] De lo recogido en

la Moción [presentada al ple de l'Ajuntament] parece deducirse que la variante de San Carlos es una obra que no era necesaria".

Com dèiem, recollir informació i saber més d'aquesta carretera per la nostra ciutat, encara té molt de fil per estirar i moltes coses per descobrir. Algú s'anima?

¹Tinguem en compte que aquesta carretera suposava l'entrada i sortida de tot el comerç terrestre pel sud Catalunya. Així ho podem veure a LABORDE, Alexandre; Itinerario descriptivo de las provincias de España su situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres y carácter y costumbres de sus habitantes. Traducció de 1826 de l'obra "Voyage pittoresque et historique en Espagne, Paris, 1807-1818" impresa per J. Ferrer de Orga.

²RODRÍGUEZ LAZARO, Francisco Javier; Las primeras autopistas españolas (1925-1936). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (2004).

³La identificació del tema de les fotografies s'ha pogut fer gràcies a la col·laboració dels usuaris de l'arxiu. De qui no tenim notícies és de l'autoria de la fotografia.

⁴La Vanguardia, 25 marzo 1984, pàg. 20.

⁵Ràpita, Abril 1984 Núm. 298.

⁶AMSCR. Gestió de Secretaria. Circulació de camions per la travessia de la N-340. Inauguració variant N-340. 1984.

⁷AMSCR. Acta del Ple 13 juliol de 1984.

Horari Biblioteca Sebastià Juan Arbó



Matins:

Dimarts, dimecres,
dijous i dissabte,
de 10 a 13.30 h.

Tardes:

De dilluns a divendres,
de 16 a 20 h.

Horari Museu de la Mar de l'Ebre



De dimecres a diumenge

Matins: 11.00 a 14.00 h - Tardes: 16.00 a 19.00 h