

El itinerario entre Freginals y L'Aldea dejará sin ferrocarril al pueblo de Santa Bàrbara y sólo con trenes de cercanías a Tortosa

La mayoría de pueblos afectados se oponen a la variante férrea del tramo Tarragona-Valencia

La prevista doble vía férrea en el tramo Tarragona-Valencia, para suprimir la curva que sigue el tren al acercarse a Tortosa, ha provocado la oposición de algunos pueblos, que se verán, así, desprovistos de este servicio. El nuevo itinerario transcurrirá entre Freginals y L'Aldea. Sólo esta última localidad se muestra favorable a los planes ministeriales.

La futura doble vía Tarragona-Valencia ha provocado protestas en la práctica totalidad de municipios del tramo comprendido entre Ulldes y L'Aldea. Los ayuntamientos de Tortosa, Santa Bàrbara, Amposta y Sant Carles de la Ràpita están en desacuerdo con la decisión adoptada por la Dirección General de Transportes de la Administración Central. La variante aprobada —denominada Freginals-L'Aldea— no gusta a casi nadie.

A pesar de la voluntad negociadora de los municipios que se consideran perjudicados por la elección de la variante Freginals-L'Aldea, este trazado es definitivo, según declaraciones efectuadas en Tarragona por el subsecretario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gerardo Entrena.

El Departamento de Obras Pú-

blicas y Política Territorial de la Generalitat ha elaborado, por su parte, un estudio técnico que presenta la variante Camp-redó-Mianes como alternativa al trazado Freginals-L'Aldea. Este último trazado ha sido el aprobado por la Dirección General de Infraestructura del Transporte de la Administración estatal para construir sobre él la doble vía férrea Tarragona-Valencia, a su paso por la zona Baix Ebre-Montsià.

Protesta generalizada

El único ayuntamiento satisfecho con la determinación del Ministerio de Transportes es el de L'Aldea, ya que el proyecto de recorrido ferroviario aprobado contempla la construcción de una gran estación central de pasajeros y mercancías en el término municipal de esta localidad de la co-

marca del Baix Ebre. El resto de municipios afectados, en mayor o menor medida, por la futura doble vía —Tortosa, Santa Bàrbara, Amposta y Sant Carles de la Ràpita— no están de acuerdo con la solución Freginals-L'Aldea.

La protesta más intensa se ha registrado en Tortosa. El Ayuntamiento de la capital del Baix Ebre quiere continuar negociando el tema y ha anunciado que no acepta la solución aprobada. La corporación tortosina defiende la variante Camp-redó-Mianes y la construcción de la estación central comarcal en la margen izquierda del río Ebro. Sin embargo, el Ayuntamiento de Tortosa está dispuesto a aceptar que la estación se emplace en la margen fluvial derecha, con el fin de conseguir una propuesta consensuada entre los municipios afectados.

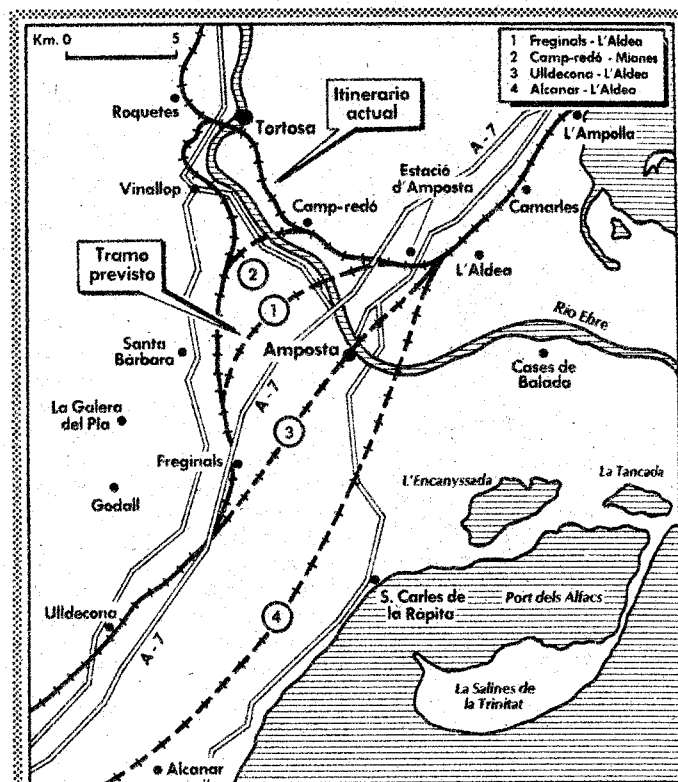
Diversas entidades de Tortosa —en concreto, las asociaciones de vecinos de los barrios de la ciudad y la Federació del Comerç de Tortosa— disienten del criterio municipal y defienden que la segunda vía se construya paralela a la actual. En este sentido, se han ocasionado discrepancias en el seno de la comisión de seguimiento que forman los grupos políticos muni-

cipales (CiU, PSC-PSOE, AP y los independientes de Unió de Progrés Municipal) y las fuerzas políticas, sindicales, sociales y empresariales tortosinas.

El clima que se vive en estos momentos en Tortosa es de auténtico pesimismo y, aún en algunos casos, de catastrofismo. La frase "se'ns emporten l'estació" se ha generalizado, aunque no refleja fielmente la realidad: la estación de Tortosa se mantendrá como terminal de los trenes regionales que tienen su origen o final en esta ciudad.

Tampoco Amposta se muestra satisfecha con la decisión del Ministerio de Transportes. Josep Maria Simó, alcalde de la capital del Montsià, considera que la variante Freginals-L'Aldea es la más racional técnica y económicamente, aunque no cumple las aspiraciones ampostinas. Según el Ayuntamiento de Amposta, se dejan al margen cuestiones como la del enlace ferroviario con Sant Carles de la Ràpita. La corporación ampostina propugna la solución Ulldes-Amposta-L'Aldea.

En Sant Carles de la Ràpita se respira una gran frustración. Los rapitenses y el Ayuntamiento



En el gráfico puede verse el trazado actual (que pasa por Tortosa) y la variante aprobada (propuesta número 1: Freginals-L'Aldea), así como las tres alternativas (Camp-redó-Mianes, Ulldes-L'Aldea y Alcanar-L'Aldea)

creen que el esfuerzo por convertir el Port dels Aliats en la tercera zona portuaria de Cataluña será baldío e inútil si no se dispone de una infraestructura ferroviaria. De hecho, esta es la segunda ocasión para relanzarse que el puerto marítimo de Sant Carles pierde. La anterior se produjo con el cierre de la línea Tortosa-La Puebla de Híjar —conocida como ferrocarril de Valdezafán—, cuyo proyecto inicial preveía construir un ramal de Tortosa a Sant Carles, del cual sólo se ejecutó la infraestructura y no entró nunca en funcionamiento.

El Ayuntamiento de La Ràpita defendía la solución Alcanar-Sant Carles-L'Aldea o, en su defecto, un ramal férreo hasta el puerto de la citada localidad.

En Santa Bàrbara el golpe ha sido muy fuerte. El carácter definitivo de la variante Freginals-L'Aldea, confirmado por el subsecretario del Ministerio de Transportes, comporta el desmantelamiento del tramo Freginals-Tortosa y, en consecuencia, la pérdida del ferrocarril para Santa Bàrbara. Josep Bertomeu,

alcalde de la localidad, ha manifestado que se trata de "una decisión muy mala para diversos pueblos, ya que, además de Santa Bàrbara, afecta a La Senia, Godall, La Galera y Mas de Barberans, es decir, la zona agrícola de secano del Montsià".

Josep Bertomeu cree que la falta de ferrocarril cortará el desarrollo agrícola de la zona y reducirá las expectativas de la entrada en funcionamiento del canal de riegos Xerta-Riu de la Senia. El alcalde de Santa Bàrbara califica de nefasta la variante Freginals-L'Aldea: "Es una política de empobrecer a los más pobres".

El Ayuntamiento de Santa Bàrbara está sorprendido por la determinación de la Administración Central. Se daba por seguro que el ferrocarril continuaría pasando por la localidad, desde el momento en que Renfe remitió, en septiembre pasado, un conjunto de proyectos a la corporación, con un presupuesto superior a los cien millones de pesetas.

ANTONI GALLARDO



...el secreto de Cardhu.

CARDHU es la destilería situada a mayor altitud en los valles de Strathspey.

De los helados arroyos, discurre por las laderas de las montañas un agua cristalina y pura que es la que da a CARDHU la suavidad y el carácter especial que lo hacen famoso a lo largo y a lo ancho de las Altas Tierras.

De la casa John Walker & Sons Ltd., CARDHU ha sido, durante muchos años, el malta principal de los más conocidos "blended" Scotch Whiskies del mundo: Johnnie Walker RED LABEL y BLACK LABEL.

Actualmente, y como whisky puro de malta envejecido durante 12 años, CARDHU se acerca a usted y al creciente número de "connaisseurs" que están descubriendo su secreto.

Cardhu 12 años, whisky puro de malta de las Altas Tierras

Destilado en la Destilería de Cardhu, Knockando, Morayshire, desde 1824.

El trazado de la nueva línea cuesta diez mil millones

La variante Freginals-L'Aldea tiene una longitud de quince kilómetros. Su ejecución supondrá construir treinta kilómetros de vía férrea —al tratarse de un recorrido doblado— y un nuevo puente sobre el río Ebro. El presupuesto de las obras asciende a 10.000 millones de pesetas.

De esta manera, se quiere acortar la curva hacia el interior —de 51 kilómetros— que la línea ferroviaria realiza para aproximarse a Tortosa. Según los actuales criterios que mantienen la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y el Ministerio de Transportes, para crear un corredor ferroviario mediterráneo, se impone buscar una alternativa que acorte esta curva del trazado Tarragona-Valencia.

El Ministerio de Transpor-

tes quiere aplicar la normativa europea de ferrocarriles más actual. Según estas reglamentaciones europeas, el diseño de las líneas férreas ha de permitir que los convoyes y las unidades puedan alcanzar sin dificultades sin peligro velocidades medias comprendidas entre los 100 y los 140 kilómetros por hora. El trazado que va desde L'Aldea a Vinaròs —construido hace más de cien años— no permite el desarrollo de estas velocidades, por sus giros y cambios de nivel.

Una alta fuente ministerial ha señalado a "La Vanguardia" que la variante Freginals-L'Aldea es la más racional desde los puntos de vista técnico y presupuestario, al tiempo que la más adecuada a las necesidades del tráfico ferroviario.

SEMANA SANTA

Días	Viajes
4	Costa Azul-San Remo
4 1/2	Prineo Aragónes
5	Madrid
7	París
9	Toda Italia
9	Suiza-Austria-Italia
9	Silva Negra

Información en:

**VIAJES
MONTESOL, S.A.**

Numancia, 63. T. 322-19-04
Rda. Universidad, 10
T. 317-50-86
Rda. S. Pablo, 46. T. 242-56-07
(Gat. 138)

TEJANOS TIENDA LEVIS

**PANT. VESTIR
CAZADORAS
CAMISAS**

Confecciones EL RELOJ

Conde Borrell, 89

Compramos ORO Plata
Joyas Monedas, etc.

MANSO, 58, 1.º, 1.ª

Junto Mdo. S. Antonio
T. 329-82-08, de 9 1/2 a 1 1/2 y 4 1/2 a 8