

ÒSCAR PALAU

La platja o la via. L'oci o la vida. Ha transcendit poc en els mitjans nacionals, però aquest ha sigut i serà durant anys el debat del segle a Tarragona. El dilema és claríssim, i gens banal, com demostren les posicions encontrades, fins i tot internament, amb què l'han afrontat els partits, i l'interès i la passió que ha aixecat entre els sectors econòmics i la societat civil. La qüestió és servida: en un moment de crisi, què cal prioritzar, l'economia o l'urbanisme?, la capacitat de generar activitat i llocs de treball, o la millora de la qualitat de vida? Per als no iniciats, el problema és senzill: si es construeix un tercer rail a la via actual de la costa –conegut popularment com a *tercer fil*–, com reclamen el port i la potent indústria química per a exportar com més aviat i més ràpid sigui possible cap a Europa, és obvi que la línia no sols no es traurà, sinó que n'hi ha per temps, i la ciutat haurà de renunciar altre cop a veure acomplert a mitjà termini el somni de diverses generacions de tarragonins al llarg del segle XX: l'alliberament de la façana marítima.

La qüestió ferroviària aixeca passions a Tarragona de ja fa anys. La barrera artificial, fins a cert punt mental, que la platja de vies ha representat entre la ciutat i la platja de veritat, la del Miracle, continua sent un trauma que els governs municipals no han aconseguit superar durant la democràcia. Després de moltes disputes entre administracions, en l'època de vaques grasses, a principi de la dècada passada, l'alcalde Joan Miquel Nadal va encarregar a l'arquitecte Ricard Bofill un ambiciós projecte per connectar l'emblemàtic Balcó del Mediterrani amb el mar a través d'un espectacular sistema d'ascensors, en el que era el primer pas d'una profunda transformació urbanística que pretenia cobrir tota la línia fèrria del front marítim gràcies al finançament generat per les plusvàlues dels nous terrenys urbanitzables que en resultarien. Les dificultats tècniques, econòmiques i d'entesa política, però, romanien, i farien créixer alternatives que apostaven per desviar la línia per l'interior, per connectar així els nous

La platja o la via

Tarragona comença a acceptar, enmig d'un debat molt intens, que el tercer rail a la línia de la costa, que reclamen amb urgència els sectors econòmics, ajornarà l'aspiració secular d'alliberar la façana marítima durant, almenys, una generació més.

eixamples previstos a Terres Cavades i la Budellera i de pas acostar el tren al centre, a la plaça Imperial Tarraco, amb un nou traçat soterrat no menys complicat. Un plantejament, això sí, que calia fer en el marc d'una planificació ferroviària integral de la regió, que reordenés el galimaties de línies existents, en desús, en projecte o en construcció, com la variant del corredor mediterrani (encara avui aturada a mig fer) que traurà el tren del mig de Salou i Cambrils i eliminarà la via única fins a Vandellòs, i el seu enllaç amb la línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid (sobre el qual es preveu una altra estació vora l'aeroport de Reus). Tot plegat, sense oblidar l'aspiració de Tarragona de no quedar-se sense AVE i/o Avant al centre de la ciutat, sense trens ràpids cap a l'interior de la península (que es van derivar a l'estació del TAV de la Secuita, a 12 quilòmetres) ni sense els del País Valencià, com l'Euromed, que es podrien perdre amb



ÒSCAR PALAU

Tarragona fa anys que somia el soterrament i

l'estació de l'aeroport. Molts experts ja ho han qualificat com el nus ferroviari més complicat de l'Estat espanyol, un trencaclosques amb massa peces, moltes administracions i interessos difícils d'encaixar, en què, per postres, Reus també reclama una bona connexió i un cinturó ferroviari per evitar les mercaderies del centre.

L'abril del 2008, deu mesos després d'accedir a l'alcaldia, Josep Fèlix Ballesteros signava un protocol amb la Generalitat i l'estat per a la redacció d'un projecte definitiu que descartés d'una vegada el de Nadal i Bofill i apostés pel desviament del tren cap a dins de la ciutat. Foment adjudicava l'estudi d'integració ferroviària de la façana marítima de Tarragona el maig del 2009, amb un termini teòric de dos anys, i l'afegia així a l'estudi similar que, des de feia dos anys, ja estava fent per a Reus. El ministeri encara adjudicaria dos estudis informatius més el 2009: el de la nova línia de



la desviació de les vies del ferrocarril de la façana marítima, i de recuperar aquest espai.

mercaderies Tarragona-Castellbisbal, que ha d'aprofitar el corredor interior de la desballestada Reus-Roda, i la línia d'alta velocitat Tarragona-Castelló. Quatre anys més tard, però, cap dels quatre documents –que evidentment haurien d'encaixar– ha fet públiques les conclusions, cosa que ha alimentat tot tipus d'especulacions a la ciutat, on entitats com Mou-te per Tarragona també han redactat les seves pròpies propostes de reordenació ferroviària.

El motiu, sembla lògic, és que en aquests anys s'ha desfermat una profunda crisi econòmica que ha fet canviar mentalitats i ha obligat les administracions a ajornar i repensar projectes de difícil viabilitat, a fi de prioritzar els més racionals i que poden oferir una rendibilitat més alta. Així, doncs, i arran de la creixent insistència primer de *lobbies* com Ferrmed i després dels potents agents econòmics locals (abanderats pel port de Tarragona, el quart de l'estat en mercaderies gesti-

onades, i el clúster químic més gran del sud d'Europa) la situació s'ha replantejat. Ara, a Foment ja no li interessa enfangar-se en el costós projecte urbanístic tarragoní (que suposaria la construcció d'un complicat túnel urbà per on, a més, estaria prohibit el pas de trens de càrrega), sinó connectar-se, i de seguida, a França en ample europeu. I no sols per afavorir les empreses tarragonines, ja que, després d'anys d'oblits i menyspreaments, i arran de les grans pressions polítiques i empresarials, finalment al govern popular li ha entrat la pressa per arribar a València. Tanta és la urgència, de fet, que Foment ni tan sols esperarà a tenir l'estudi encarregat de la línia específica de mercaderies pel corredor Reus-Roda, i s'ha decantat per la solució més àgil i barata: implantar un tercer rail a la via ja existent entre Castellbisbal i Vila-seca, on enllaçarà amb la variant ferroviària en construcció cap al sud.

Aquesta tria és la que ha generat el dilema a Tarragona, i amb ell la controvèrsia. Tothom, és clar, vol el corredor mediterrani per a mercaderies, però uns accepten que convé fer-lo ràpid via tercer fil (que pot estar operatiu en dos anys), i altres temen que això hipotecarà durant una altra generació l'anhel tarragoní més secular, i defensen que Foment, abans de gastar-se diners en una obra que tothom a la ciutat diu que ha de ser provisional, agiliti la solució definitiva, és a dir, el projecte per l'antiga Reus-Roda, tot i que és molt més car i feixuc de tramitar i construir, un lustre pel cap baix. Curiosament, el partit que més ha defensat aquesta tesi, en un discurs titllat per la resta de "populista" i "demagog", ha estat el PP local d'Alejandro Fernández, tant abans amb l'executiu de Zapatero com ara amb el de Rajoy, fet que l'ha dut a enfrontar-se al ministeri i a molts companys populars. Fernández ha rebut a casa el suport de sectors com el turístic, i sobretot el dels càmpings situats vora la via, que temen un augment de trànsit nocturn que els resti clients. També l'han defensat sectors ambientalistes, que es queixen pel pas de matèries perilloses per zones molt poblades, i diverses associacions de veïns, en especial les dels barris de Llevant, per on passa el tren, en un debat que ha estat apassionant.

A l'altra banda, però, tot i comprendre els arguments i coincidir que l'obra ha de ser provisional, la majoria política i els sectors empresarials, i el pes de la realitat, al cap i a la fi, han fet decantar la balança. I és que l'economia no pot esperar més, i ja ha anat fent via. Amb la vista posada en el tercer fil, Bayer ha estrenat aquest febrer una nova estació intermodal que donarà servei al polígon petroquímic, i que es complementarà amb dues terminals més que ja tenen en avançada tramita-

Foment ja ha licitat tres apartadors de mercaderies i un d'ells va a l'estació de Tarragona



Imatges de la desballestada línia Reus-Roda (a dalt, a l'esquerra), el clúster químic de Tarragona (dalt, a la dreta) i l'andana actual de Tarragona.

ció tant Basf com el port de Tarragona, que també s'obriran a més empreses. De fet, ja ho tenen tot a punt per enviar dos trens a la setmana, d'entrada, cap a Europa, com ja fa el port de Barcelona des de fa un parell d'anys.

El ministeri, entretant, s'ha tret la son de les orelles i ja ha licitat aquest febrer, per un import global de 236 milions, els quatre projectes en què ha dividit la instal·lació del tercer rail entre Castellbisbal i Vila-seca, que inclouen la construcció de tres nous apartadors per a trens de càrrega, un dels quals a la mateixa estació de Tarragona, davant la platja. I l'ajuntament, que fins ara ha nedat entre dues aigües, però ha hagut d'admetre que l'obra és urgent, vol jugar les seves cartes per esmorteir

el nou desengany ciutadà, mirant de fer moure aquest apartador i d'introduir actuacions complementàries. Amb això deixa clar, doncs, que accepta el tercer fil a contracor, i buscant un compromís que difícilment arribarà perquè Foment expliciti que la solució és temporal, ha obert converses amb el ministeri perquè introdueixi una addenda en el projecte per col·locar pantalles acústiques i visuals que minorin l'impacte, millorar l'accessibilitat a l'andana de l'estació –actuació que de fet ja l'havia programada l'estat– i també a la platja, per mitjà de dues passarel·les elevades que superin la barrera del tren. La física, i la mental. Per eliminar-les del tot, Tarragona haurà de continuar esperant.



ÒSCAR PALAU I JUST (l'Espluga de Francolí, 1976) fa anys que està lligat a EL TEMPS, tants com en fa que és periodista. L'any 2000, encara

a la carrera, hi va fer les pràctiques universitàries, i des de llavors, amb alts i baixos, hi ha mantingut regularment el contacte. Primer, amb reportatges des de l'òptica tarragonina, la que més coneix; i després, des de la internacional, i sobretot la de Mèxic, on va viure el 2006. Redactor del diari *El Punt Avui*, ara recupera antigues sensacions en la col·laboració més especial.