LA SELVA, KM. 0

Quim Masdeu Guitert

L'avinguda de l'estació als primers anys (c. 1923).

LA SELVA, KM. 0
DE CAMINS I CARRETERES

L'any 2021 ha estat inaugurada la nova carretera de la Selva a Almoster, una actuació llargament esperada i celebrada per la majoria de la població d'ambdós municipis. Ha coincidit l'estrena amb el centenari de la realització d'una via de comunicació decisiva per la Selva i que no és altra que la carretera d'enllaç de la vila amb la C-4 (abans C-240).

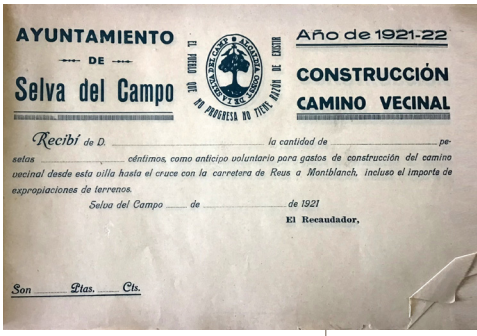
Concretament, el novembre de 1920, essent alcalde Francesc Torrents, el consistori va disposar d'obrir un camí veïnal per comunicar la vila amb la carretera de Reus a Montblanc per ser "*una obra que, además de la utilidad servirá de ornato de esta villa ya que puede constituir la prolongación de la calle Mayor urbanizada con arreglo a las orientaciones modernas con espaciosa via central, arbolado y pasos laterales*" i, per aquest motiu, es proposa d'ocupar els terrenys perquè sigui un vial de dotze metres d'amplada fins a l'alçada de l'estació de ferrocarril i, després es perllongués fins a arribar a empalmar amb la carretera esmentada. Amb aquesta finalitat, l'ajuntament es feia càrrec dels costos dels terrenys a expropiar.

Les obres es comencen a finals de l'any 1921, s'executen durant l'any

següent i el 1923 la companyia del ferrocarril es fa càrrec de les despeses del pont de la via, per sota del qual hi ha de discórrer el camí o carretera.

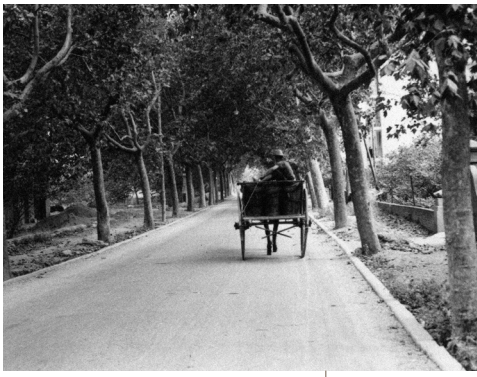
A l'avinguda resultant, des del Portal d'Avall fins a l'estació, se li donarà el nom del tortosí Josep Nicolau, l'enginyer i diputat per la Unión Monárquica Nacional i Ministre de Foment el 1923 a qui se li atribuiex el projecte. Posteriorment, quan la República, es coneixeria com *del 9 de setembre* en commemoració del dia de l'aprovació de l'Estatut; durant el franquisme, *del General Mola* i ja, en democràcia, *de Puig i Ferreter*.

Aquesta via ha estat, fins fa una vintena d'anys, l'accés principal al poble pel trànsit de vehicles.

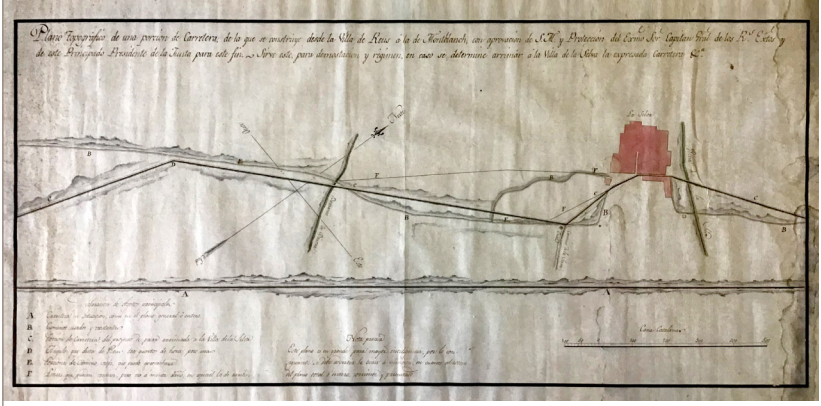

AYUNTAMIENTO
DE
Selva del Campo
EL PUEBLO QUE NO PROGRESA NO TIENE RAZÓN DE EXISTIR
Año de 1921-22
CONSTRUCCIÓN
CAMINO VECINAL
Recibí de D. ..... la cantidad de ..... pesetas ..... céntimos, como anticipo voluntario para gastos de construcción del camino vecinal desde esta villa hasta el cruce con la carretera de Reus a Montblanch, incluso el importe de expropiaciones de terrenos.
Selva del Campo ..... de ..... de 1921
El Recaudador,
Son ..... Ptas. ..... Cts.

Rebut dels contribuents per al camí veïnal. A ressaltar el lema "El pueblo que no progresa no tiene razón de existir" (1921).

La carretera de Reus a Montblanc, era un projecte iniciat el 1806 que es materialitzà l'any 1818. A l'Arxiu municipal es conserven dos plànols topogràfics, sense data. Un contempla el tram del projecte del camí-carretera des de Reus fins a la Selva "*aprovado por S.M. y protegido del Exmo Sor General de esta Provincia Presidente de la Junta para este fin, y en su ausencia el M. Ilte Sor Dn. Josef de Llanos Capitan de Navio de la Rl. Armada, Ingeniero en Jefe de Marina, y Director de las Obras del Puerto de Salou*" en el qual el trajecte queda allunyat del nucli urbà, tal com és ara. L'altra, acollint la proposta del consistori selvatà, proposa "*arrimar a la Villa de la Selva la expresada carretera*" i desvia el traçat per part del camí de Reus fins la creu a la cruïlla del camí de



Imatge de l'avinguda General Mola (ara, Puig i Ferreter) encara amb les voreres estretes (1966).



Plànol amb la proposta de desviament de la carretera de Reus a Montblanc al seu pas per la Selva. Sense data (circa 1820).

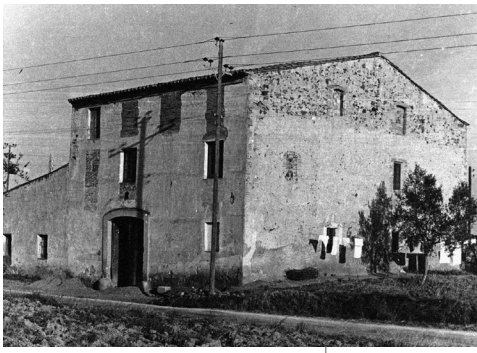
Tarragona, amunt fins al Portal, segueix pel raval de Sant Pere i continua pel camí de la Mare de Déu fins a trobar de nou la línia projectada.

A l'Arxiu Històric de Reus es conserva el llibre de les resolucions de la Junta de la carretera de Montblanc, el llibre de correspondència de la Junta Protectora de Carreteres i altres documents relacionats. Tenim constància com l'ajuntament selvatà convocà una reunió amb els caps de casa i es nomenaren comissionats a Josep Girona i Josep Batlle per anar a Reus "*obligandose tan solamente a prometer y convenir sobre a que se rehedifique la carretera actual y antigua que va de esta villa a Reus, y para el caso de no querer convenirse en esto, puedan acudir ante la Superioridad competente a fin de obligar a dicho Ayuntamiento de Reus o a quien convenga para reparar la citada antigua carretera e impedir la construcción por el sitio que ahora la dirigen, representando dicha superioridad los motivos, causas y razones que tiene dicha villa de la Selva para que no se continue la carretera nueva por el plan que se manifiesta tomar dicho pueblo de Reus a cuyo efecto puedan dichos señores todos y qualesquiera memoriales, excusas, suplicas, requerimientos y todas y qualesquiera representaciones, documentos y escrituras que convengan y necesario sea*". Aquesta proposta no prosperà i el traçat es mantingué com ha quedat per a la posteritat. Els mateixos comissionats i un nombrós grup de propietaris es queixà al batlle pels perjudicis que la resolució portaria a la vila perquè *"no entraran en ella ningun viajante, que no habrá arrendatario para los mesones de esta Villa, y por consiguiente faltaran todos estos ingresos al Común, que no se consumiran tantos comestibles, que algunos viajeros se veran privados en tiempos de lluvias del apoyo y auxilio que tendrian si pasase por esta villa la carretera, que los mismos viajeros se veran mas espuestos a ser asaltados por ladrones o facinerosos... esta villa se verá privada de las alegrías y placeres que proporcionan las carreteras*".

Hom considerava que era determinant per un poble que les comunicacions arribessin o travessessin el nucli i que no quedés marginat, per això, el municipi lluità perquè així fos. Aquest concepte, en les darreres dècades s'ha alterat i tots els pobles han demanat d'allunyar el trànsit de pas, situació a la qual a la Selva, paradoxalment, no li ha calgut.

L'any 1996 es recuperava el camí de Tarragona com a accés a la vila des de la carretera (avinguda de la Fraternitat) i, per a tal motiu, es construïa un nou i ampli pont per sota de la via del tren, substituint el que existia de quan es va fer la línia del ferrocarril del 1860 al 1863. Finalment, el 2008, en convertir-se en autovia la C14 denominada originalment de Salou a Ponts (C240), la nova rotonda elevada d'empalme suposà una millor i més segura comunicació per al trànsit de vehicles d'entrada i sortida de la Selva.

Els camins i carreteres han estat determinants en el creixement i prosperitat dels pobles en facilitar la comunicació humana per als intercanvis socials i de comerç.



L'edifici de l'Hostal prop de 'Empalme. A observar la minsa amplitud de la carretera de Reus a Montblanc (c. 1960).

El camí de Tarragona des del pont de la via (ICC- Memòria digital de Catalunya, Borràs, c.1910).

La Selva, ja neix en una cruïlla de camins, on s'instal·la un primitiu poblat iber que serà el nucli de la futura Vila Constantina.

El concepte carretera, paraula derivada de carro, neix en el moment que els camins, també anomenats de ferradura, s'eixamplen i es consoliden per permetre el trànsit de carruatges. Les primeres foren construïdes pels romans, en principi amb finalitats militars per tal de comunicar o unir ciutats. Aviat van adquirir importància econòmica ja que facilitaven el comerç i l'intercanvi.

Autobusos de l'"Huguet" (després "Hispano Igualadina") de la línia Reus-Valls al Portal. (c. 1960).

Sobretot, a partir de l'època industrial les carreteres s'identifiquen per aproximar més ràpidament els centres de producció i distribució i modifiquen en gran manera les regions que travessen.

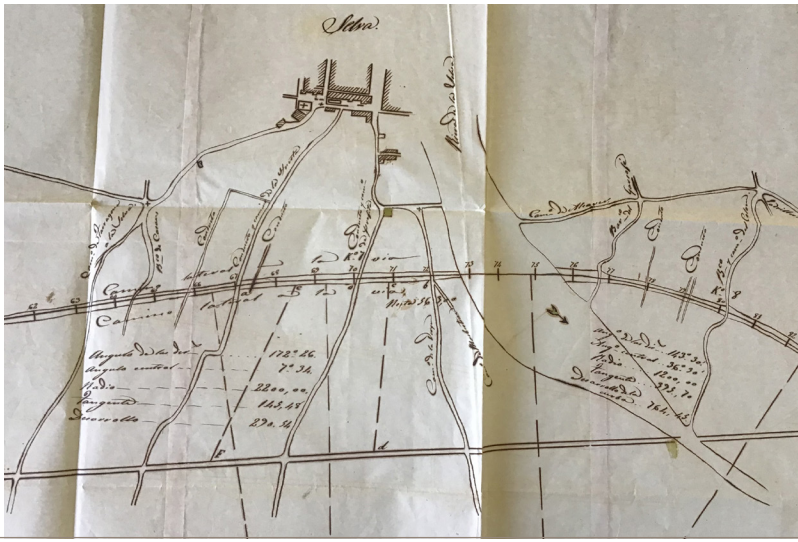
Així ho interpretaren els síndics de la Selva quan, al s. XVI, decidiren de comunicar la vila, de facto capital de la Comuna del Camp, amb el port de Salou amb una carretera que passava per Constantí i pel lloc anomenat camí del Mar Fondal. L'emperador Carles V els concedí el privilegi amb data del 6 d'abril de 1538 i, tot i que Constantí s'hi avingué, es trobaren amb l'oposició de Vila-seca per la qual situació el projecte es frustrà.

El juliol de 1848, essent alcalde Francesc de Magriñá, i a requeriment de l'autoritat competent es procedeix a fer un inventari de camins del terme per tal d'arranjar-los amb els següents paràmetres:

	ACABA A	LONGITUD	AMPLADA MITJANA	AMPLADA IDEAL
Camí d'Alcover	Carretera Reus-Montblanc	Mitja hora	8 peus	14 peus
Camí del Morell	Carretera de Reus a Valls	3/4 d'hora	6 peus	8 peus
Camí d'Almoster	Torrent o Riera	1/2 hora	2 peus	5 peus
Camí de Prades	Terme de l'Albiol	1 hora i 1/4	3 peus	5 peus
Camí de Vilaplana	Terme de l'Albiol	1 h i 1/2	3 peus	5 peus

L'informe manifesta que el camí d'Alcover és de trànsit fàcil exceptuant un petit tram que és de carruatges i que necessita recomposició; el del Morell és quasi intransitable per ser estret i de fem irregular; el d'Almoster es troba en un estat molt deplorable i és, només, de ferradura; el de Prades es troba en un estat pèssim pel muntanyenc i escarpat del terreny i és de ferradura; el de Vilaplana es troba en un estat regular i és també de ferradura.

A banda, se cita el camí *a la capital de la província*, o sigui el de Tarragona, i el que va a Valls (camí Travesser) que es comparteixen amb altres municipis, i que es troben en mal estat i convé reparar-los.



Detall del plànol de la línia de ferrocarril on s'observen els camins més propers al poble que ha de travessar la via: Tarragona, de l'Horta, Perafita i de la Mare de Déu (1859).

Finalment se cita, també, la carretera Reus-Montblanc que creua el terme i, en canvi, no es diu res del camí de Reus.

Tots aquests camins seran arranjats i convertits en carretera a partir de la segona meitat del segle XX fins l'actualitat.

Durant més de setanta anys l'únic accés al nucli urbà de la Selva per carretera va ser per l'enllaç obert el 1921.

El 1955 es va obrir la carretera a Vilallonga tot passant per Paretdelgada (TV-7223) i en la mateixa dècada la de l'Albiol (TV-7046) que no es va asfaltar fins anys més tard. Aquestes vies no anaven a raure al nucli urbà sinó que empalmaven amb la carretera de Reus a Montblanc dins el terme de la Selva, en els límits del d'Alcover. A l'empalme de la de Vilallonga s'hi podia accedir pel Camí de la Mare de Déu tot travessant la línia fèrria amb barrera fins que el 1973 s'aixecà un pont per evitar el pas a nivell.

No va ser fins a finals de la dècada dels setanta que es va asfaltar el camí vell de Reus fins a empalmar, fent un giravolt pel mas de Varrà, amb el camí vell d'Almoster fins a les parets del poble veí. Tot i que el coneixíem com a carretera no deixava de ser un camí asfaltat per al qual, actualment hi transitaven uns 1500 vehicles diaris.

El camí de la Mare de Déu prop de la Creu Coberta (J.M. Ràfols, 1955).

El pont per evitar el pas a nivell al camí de la Mare de Déu. Encara s'hi observa la "casilla" dels guardabarreres (gener de 1973).

El 2001 es van fer realitat dues velles aspiracions de carreteres, la de la Selva-Vilaplana-Alforja pel Coll de la Batalla i la de la Selva a Constantí (camí de Tarragona).

El Pla General de Carreteres de l'Estat del 3 de març de 1911 ja contemplava un projecte de carretera Tarragona-Constantí-Vilaplana-Alforja ratificat l'any 1935 en el Pla General de Carreteres elaborat per la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona. Encara, el 1945 els ajuntaments sol·liciten la carretera a la Diputació que surt a informació pública al BOP del 16 de desembre de 1947 com a *Propuesta de ordenación de las carreteras locales incluídas en el Plan adicional al vigente de Carreteras del Estado*. El desembre de 1950 l'ajuntament de la Selva, en aprovar-se el pressupost, es mostra disconforme amb la variació del traçat i ho manifesta en una instància adreçada al director general.

Ja en 1868 el municipi va sol·licitar d'incloure el camí de Tarragona en un Pla general de camins i carreteres elaborat per la Diputació amb aquests termes: "*camino del que se ha servido este vecindario desde tiempo inmemorial y del que continua sirviendose a pesar de la existencia del ferrocarril que dirige a Vimbodí, camino que está bastante deteriorado y con muy poco coste podría componerse*".

El 1872 es continuava reclamant la necessitat: "*son muchos los vecinos de esta población que conducen los frutos del país a la capital por este camino, cuya*

reparación urge, atendida la gran utilidad y beneficio que con ello reportaria para el comercio y la agricultura".

El 2001, ja convertit el camí en carretera passa a denominar-se C-422.

Pel que fa a la carretera de Vilaplana aquesta discorre pel camí del Mas Ripoll que vorejava i creuava la Riera fins a les Tres Aigües i d'allí, pel Coll de la Batalla a l'indret dels Tres Pins i continua pel terme de l'Aleixar fins a Vilaplana.

Pel camí del Mas Ripoll, els carros havien de travessar la riera.

El camí molt transitat pels veïns dels masos i dels trossos de la vall de la Selva i, en una època, per accedir a les mines de plom i de galena argentífera, es trobava intransitable quan les pluges abundants augmentaven el curs d'aigua que s'emportava el sender o no permetia creuar per la llera.

Per aquest itinerari també s'anava antigament cap a l'Albiol, ja sigui pel camí del Grau (GR-65, camí de Sant Jaume) o pel mas de Miqueló. Des de les Tres Aigües comença el camí que porta als masos del Sord i Flassada o el de Baget i a l'antiga pedrera del Coll de les Piques.

El 1979 la Diputació proposa d'asfaltar el camí de la Selva a Vilaplana si els respectius ajuntaments fan la prèvia explanació amb un ample de 7 metres i els corresponents murs de contenció i desaigües. La Selva compleix la seva part, però els canvis polítics a l'organisme provincial paralitzen el projecte.

La carretera és inaugurada el 2001 amb la denominació TP-7013.

El projecte de la carretera a Vilaplana va permetre d'unir la part de ponent amb la de l'est de la Selva per una via de circumval·lació que conforma les actuals avingudes de Martin Luther King i de la Llibertat.

L'antic camí d'Alcover, en urbanitzar-se el polígon industrial, el 2003 va passar a ser l'avinguda de l'Alumini i l'avinguda del Coure fins a unir-se amb la carretera de l'Albiol o continuar com a TP-7046A fins al Mas o Vila Urrútia (Masies Catalanes).

Finalment, la xarxa de carreteres que uneix la Selva amb tots els pobles veïns s'ha culminat amb la carretera d'Almoster seguint el traçat de l'antic camí de Reus, tot i que l'orografia ha aconsellat als tècnics de fer un traçat més rectilini i una amplitud per fer segur el trànsit de vehicles tot deixat una part de l'antic traçat com a via secundària per a bicicletes, vianants i accés a les finques agrícoles. De titularitat de la Diputació ha suposat una inversió de més de 4 milions d'euros.

DE CARRERS

L'estrena de la carretera d'Almoster s'ha aprofitat per presentar la remodelació de dos carrers que, de fet, són una prolongació de l'eix de la carretera que ens mena fins a l'equipament municipal del Pavelló d'Esports.

El carrer del president Companys que es va obrir el 1964 conformat pels habitatges amb l'alçada permesos per l'urbanisme del moment i que per aquest motiu tenia la densitat més alta de la població al mateix temps que era un dels carrers amb més trànsit -ara, de direcció única-, ha vist eixamplar les seves voreres i dotar-les d'arbrat i de mobiliari alhora que s'acompanyava d'un carril bici tot oferint el conjunt un aspecte més amable.

Per la seva banda, el carrer Joan Domingo, una mica més estret, també s'ha acompanyat de l'arbrat i del carril bici com una prolongació del carrer precedent, els quals segueixen serveixen el model de la nova fórmula de mobilitat que es va iniciar amb el tomb de muralles del nucli antic.

Les dues obres han comportat, així mateix la renovació dels serveis soterrats de la conducció d'aigua i clavegueram.

Carrer del President Companys.

Carrer de Joan Domingo Anguera.

El primer edifici de l'avui carrer del President Companys va ser aixecat per l'empresari Gil Cristià el 1964 i es conegué com a "barri del Carme".

ANECDOTARI DEL NOMENCLÀTOR DELS CARRERS

Ambdós carrers són de la dècada dels seixanta quan es van obrir els primers carrers en la zona denominada de l'Eixample a un costat i a l'altre de l'actual avinguda Puig i Ferreter i quan aquesta ja havia vist eixamplar les seves voreres mantenint l'arbrat inicial de plàtans.

El carrer del president Companys es va obrir el 1964 amb un variant respecte el Pla d'Eixample dissenyat per l'arquitecte Llevat el 1927, ja que el carrer estava projectat una parcel·la més amunt on els anys cinquanta l'ajuntament autoritzà d'aixecar la bòbila de Batlle. L'empresari Gil Cristià va construir-hi el primer bloc d'habitatgess i cal citar l'anècdota de com, en aquell any, els promotors eren obligats de posar un cartell amb les dades de la construcció i Cristià que estava urbanitzant a Salou va aprofitar un cartell d'una obra ja acabada on si citava el *Barri del Carme* i d'aquesta manera, la gent identificà en endavant el carrer amb aquesta denominació provisional fins que el 1980, amb el primer ajuntament democràtic, se'l designà amb el nom del president-màrtir.

També és anecdòtic el nom donat el 1972 al carrer de Joan Domingo Anguera, resultat de l'agraïment del consistori a Joan Domingo Cochs que havia fet els plànols de la xarxa de clavegueram que s'estava executant al municipi i que derivà en memòria del pare d'aquest l'enginyer d'arrels selvatanes. Un fet semblant al del Passeig del qual Gil Cristià havia costejat la pavimentació el 1968 i que es dedicà al seu pare, Josep Cristià Llombart.

Ajuntament de
la Selva del Camp

— 2021 —