

## CIUDAD Y TERRITORIO

## ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVI, Nº 222, invierno 2024

Págs. 1327-1350

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.222.12>

CC BY-NC-ND



# El anhelo de una Estación Central Intermodal: «*Ponent-Horta Gran*», la intermodalidad más eficaz para el *Camp de Tarragona*

Juan Manuel ZAGUIRRE-FERNÁNDEZ

Doctor Arquitecto. Profesor e Investigador. *Centre de Recerca Urbana del Camp* (CRUC) *Escola Tècnica Superior d'Arquitectura. Universitat Rovira i Virgili* (URV). Reus-Tarragona

**Resumen:** En Tarragona, el diseño de su red ferroviaria y la polémica ubicación de estaciones sigue suscitado controversias acumuladas a partir de la segunda mitad del s. XIX. El motivo aparente reside en la difícil confección del vínculo infraestructural entre Reus y Tarragona, pero un análisis histórico, socio-económico y morfológico sobre esta proximidad de intereses y oportunidades pone de manifiesto que, si la actual triangulación de trazados ejerce de vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social del *Camp de Tarragona*, la oportunidad de las *tangencias* entre sus infraestructuras genera una mayor intermodalidad que el territorio aún no reconoce como propia. La investigación concluye que la respuesta a esta demanda de interconexiones pasa por explorar siempre la intermodalidad más eficaz. Y en este sentido la rica tangencia de trazados y simultaneidades en torno a la nueva centralidad «*Ponent-Horta Gran*» combina más eficazmente los flujos territoriales e infraestructurales y las dinámicas propias de ubicar una Estación Central Intermodal en un entorno urbano.

**Palabras clave:** Camp de Tarragona; Estación Central; Ferrocarril; Intermodal; Horta-Gran.

Recibido: 08.10.2023; Revisado: 19.07.2024

Correo electrónico: [juanmanuel.zaguirre@urv.cat](mailto:juanmanuel.zaguirre@urv.cat); N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0914-1622>

El autor agradece las críticas constructivas recibidas, comentarios y sugerencias realizados por las personas evaluadoras anónimas, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

## Yearning for an Intermodal Central Station: «*Ponent-Horta Gran*», the most effective Camp de Tarragona Intermodality

**Abstract:** In Tarragona, the Railway Network layout and disputed location of its stations continues to generate controversy, which has been accumulating from XIX century second half. Apparent reason lies in the difficult production of Reus-Tarragona infrastructural link, but a historical, socio-economic and morphological analysis of this proximity of interests and opportunities shows that, if the current triangulation of routes acts as a link, as an excuse and as a basis to take in much of the economic and social development of *Camp de Tarragona*, the opportunity brought in by the tangencies between these infrastructures can generate a greater connectivity and projection still not acknowledged by local agents. The research concludes that the answer to this demand for interconnections is to explore the most effective intermodality form. And in this sense, the tangency routes around the new urban centrality «*Ponent-Horta Gran*» freight station have the most effective flow combinations for commuter trains, buses, cars, those of the recently opened railway line and the dynamics of locating a Intermodal Central Station in a more urban environment.

**Keywords:** Camp de Tarragona; Central Station; Railway; Intermodal; Horta-Gran.

### 1. Contexto de la investigación y objetivos

Esta iniciativa sobre el anhelo de una ciudad en dotarse de una Estación Central obedece —y tiene su origen— en un interés por comprender las lógicas fundacionales de la ciudad moderna vinculadas a la evolución de las infraestructuras, en especial de las ferroviarias (FIG. 1), y evaluar el impacto de episodios y fenómenos urbanísticos derivados del crecimiento expansivo e industrial, a partir del análisis de la forma y de sus estructuras (ZAGUIRRE, 2021, p. 721). El fin es reconocer la «dualidad» que se ha ocasionado entre una periferia marcada por la determinación de las infraestructuras y su condición marginal, y una ciudad que —tradicionalmente— se ha ocupado más de la racionalización de su centro y ha divagado sobre su mejor encaje territorial apoyándose en la fortaleza de trazados infraestructurales —que no le son propios— y de cómo las posibilidades urbanas han ido arraigando entre estos conflictos. Es así como la industria y el turismo, y las infraestructuras que requieren, se convirtieron en los objetivos de la Tarragona moderna a lo largo del s. XX. El trabajo original examina las iniciativas de la planificación urbana y la ordenación del territorio como reflejo de los cambios sociales y tecnológicos iniciados en la década de los sesenta, impulsados por las políticas de expansión y desarrollo que marcaron este periodo, con los índices de crecimiento y pleno empleo más elevados del s. XX y bajo la perspectiva en torno al reconocimiento de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas y sus infraestructuras, reivindicando el

proyecto urbano que tiene pendiente la ciudad de Tarragona en favor de su periferia, superando el vínculo «lineal» entre Tarragona y Reus, que sigue confundiendo al *Camp de Tarragona* sobre su propia organización. Ante esta complicada tesitura urbana y territorial a la vez, la ordenación y organización del trazado ferroviario ha —y sigue— suscitando muchas controversias, especialmente en el empeño de hallar la mejor ubicación de una estación central de pasajeros, y que después de varios intentos, las actuales alternativas siguen tensionando la articulación urbana y territorial de Tarragona.

La motivación del trabajo original obedece a un interés en reivindicar —desde el manejo del análisis de la forma y de sus estructuras— la oportunidad que ofrece la estimulación urbana de los trazados infraestructurales (vías) y de sus huecos intraestructurales (entrevías), de mostrar el gran potencial que presentan sus posibilidades urbanas para equilibrar, en el caso de Tarragona, el largo y tenso pulso entre ciudad y periferia. Para ello, he encontrado soporte y comodidad en la lectura e interpretación de aquellos «episodios en los que cristaliza una determinada forma general de ciudad» (PARCERISA, 1986, p. 8) y en la búsqueda de las relaciones entre las cosas urbanas de la ciudad —más allá de las lógicas de flujos y sistemas— (SOLA-MORALES, 2009, p. 3) convirtiéndolas en materia de trabajo.

La maduración de esta investigación viene dada en gran medida por el acarreo de materiales y conocimientos acopiados para identificar y comprender los periodos, instantes y voluntades por los que se forja una forma general—muy

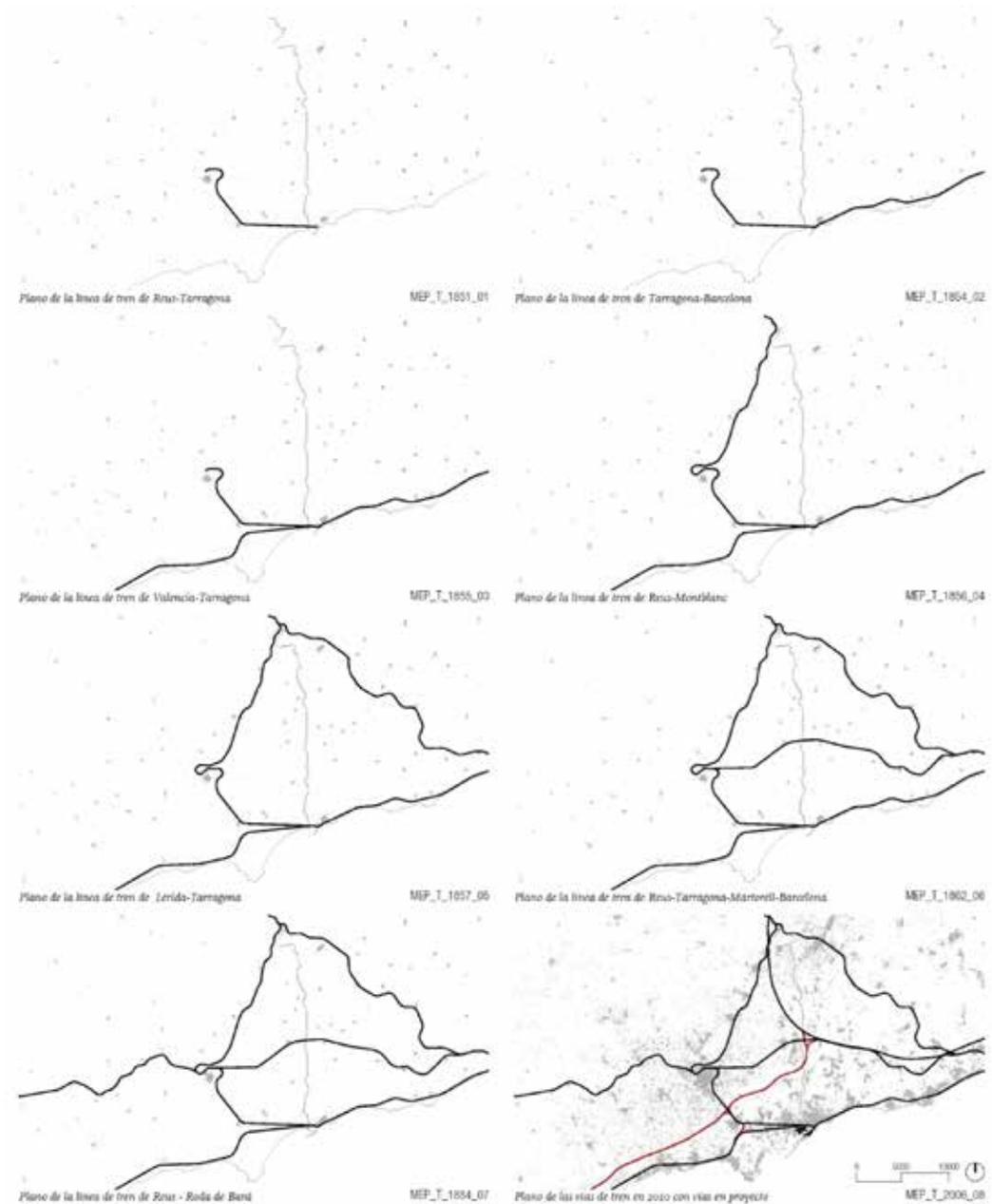


FIG. 1 / Evolución cronológica de los trazados de ferrocarril (FF.CC.) en el Camp de Tarragona (1851-2006)

Fuente: Vías i Entrevías. Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona <http://hdl.handle.net/2117/113991>

condicionada por las infraestructuras— de la ciudad de Tarragona, contribuyendo a proporcionar un enfoque alternativo de una organización urbana asequible basada en trazados y asentamientos cautivos por un estereotipo periférico-industrial en el que también emerge, silenciosamente, una identidad estructurada desde la desarticulación urbanística y estimulada por

la fertilidad de la riqueza formal que proporciona esta situación entrevías. Como punto de partida: la reflexión en torno a los procesos urbanos —y en concreto— la implantación industrial marginal, la residencia periférica, la expansión del puerto y las demás infraestructuras que dan consistencia y estructura internas. Considerando estos procesos como atributos urbanos para convertir

a este territorio entrevías en una cuestión de racionalidad y de rigor a través de una geometría coherente que se incorpore a la forma general de ciudad (ZAGUIRRE, 2017, p. 271). Y especulando sobre el papel de esta periferia entrevías, una vez activada social y urbanísticamente, en el debate abierto sobre el rumbo territorial de la conurbación de Tarragona, donde la búsqueda de una dinámica o dinámicas dominantes debe convertirse en un certero impulso, acompañado por una estrategia eficiente de ubicación de la anhelada estación intermodal de FF.CC.

## 2. Apunte cronológico y metodológico de la investigación original

La identificación, organización e interpretación en profundidad de cómo la acción e influencia de acontecimientos históricos, económicos y sociales que se han ido acumulando y acomodando a lo largo de un periodo concreto y fundamental, encierra muchas respuestas y nos revela que las casualidades no suelen ser siempre el origen de las cosas, y que las actuaciones en el contexto territorial y urbano obedecen, en gran medida, a decisiones con claras conexiones, determinaciones o posturas que, a veces, poco tienen que ver con la arquitectura y la urbanística, pero que estas deben encajar adecuadamente. En este sentido, Tarragona se muestra como un territorio sobre el que las muchas implantaciones y actuaciones que reúne guardan íntimas relaciones con sucesos e intervalos históricos y económicos que han acontecido en España y en Cataluña a lo largo de los últimos ciento cincuenta años, y con especial intensidad entre las décadas de los cincuenta y los ochenta. Para construir una cronología elaborada, útil y sensible a todo tipo de circunstancias, la consulta de archivos y bibliotecas locales ha sido fundamental, obteniendo así un complemento descrito a los documentos gráficos históricos y contemporáneos localizados, para que este instrumento, una vez completado, permita establecer relaciones directas –o causales– entre tantos momentos sociales, económicos e históricos con los instantes urbanos que han conseguido incorporarse, o no, a la Forma General de ciudad por su transcendencia, acierto o banalidad. En esta investigación original, la construcción de la cronología en torno a los intentos por dotar a la ciudad de estaciones de ferrocarril mejor encajadas, ha sido una herramienta eficaz para someter a interpretación y confirmación las sospechas y certidumbres que se han barajado en el desarrollo de la investigación.

Contextualizando principalmente con los impulsos en el urbanismo español del siglo XIX, el proyecto de nuevas infraestructuras y en especial la construcción y puesta en funcionamiento de las líneas de ferrocarril, y sus estaciones, en el *Camp* de Tarragona es el punto de inicio de la cronología que sobrepone datos históricos de Tarragona y su crecimiento. Esta cronología ha permitido establecer vinculaciones entre la implantación de nuevos sectores productivos, nuevos planes urbanísticos y políticas expansivas de cada época con los diferentes proyectos de estaciones de ferrocarril analizados.

## 3. De los viejos caminos a los nuevos trazados

El cambio de rumbo de la sociedad europea tras la Revolución Francesa y la llegada al poder de Napoleón señalan el inicio de un periodo marcado por un afán de libertad y de renovación, bajo una nueva doctrina enciclopédica como baluarte cultural y preludio tecnológico que constituyen el inicio del momento contemporáneo más reciente de nuestra historia. España, como Cataluña en 1800, es un país sin carreteras, insatisfecha por la inexistencia de un transporte moderno que estrangula la producción (GÓMEZ ORDÓÑEZ, 1982). La circulación y el transporte de todas las ideas, mercancías y ejércitos que movilizó esta nueva sociedad en ebullición se encontró en España con una red de infraestructuras de comunicación demasiado obsoleta (1500 km.) y unas ciudades apretadas por sus murallas. Tarragona y Reus, a finales del s. XVIII y principios del s. XIX, no diferían demasiado de esta radiografía histórica. El atraso social y tecnológico era de tal magnitud que ni siquiera entre las dos ciudades existía una infraestructura (carretera o camino) a la altura del vigor comercial reusense –como segunda ciudad catalana del momento– y el espíritu capitalino y metropolitano de la ciudad de Tarragona. Se aborda en este capítulo los momentos históricos de esta génesis en lo que se refiere a la configuración geométrica de los nuevos trazados del ferrocarril, y de sus estaciones, en Tarragona.

### 3.1. Estaciones y tinglados

A finales del siglo XIX, al ferrocarril entre Reus y Tarragona, se sumó la llegada de otras concesiones desde Valencia y Lérida hacia Barcelona, y pocos años más tarde, la acumulación de estaciones de ferrocarril (pasajeros y mercancías) gestionadas por las diferentes empresas

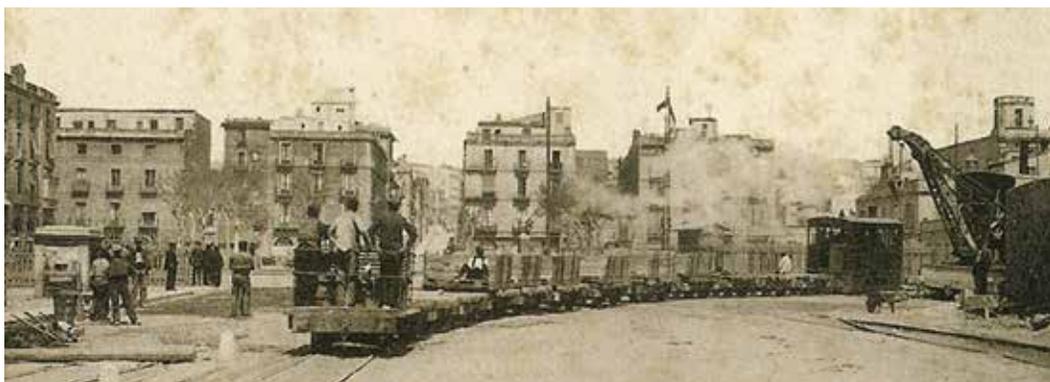


FIG. 2 / Instantánea de la plaza de Olózaga (hoy *plaça dels Carros*), 1911

Fuente: La Tarjeta Postal a Tarragona. 100 anys d'història (1897-1996). (BRULL, 2014)

concesionarias se convirtió en un conflicto urbano. A principios del siglo XX había en la ciudad tantas estaciones como empresas concesionarias, además de las estaciones de mercancías que cada línea consideró necesarias. La línea Reus-Tarragona, y después la de Lérida por Montblanc, se adentraron en la ciudad por la calle del Mar hasta la plaza de Fernando VII, hoy *plaça dels Carros* (FIG. 2). No fue esta la primera intención, el proyecto original se quedó a las puertas del barrio de Marina, más alejado de esta plaza cabecera del único dique portuario. A diferencia de las dudas sobre el mejor acceso ferroviario a la ciudad de Reus, en Tarragona se planteó desde el principio que el mejor acceso fuera aquel que facilite la llegada de las mercancías a los tinglados del puerto a través de las arterias ya urbanizadas. Para ello, el trazado definitivo del ferrocarril ocupó parte de las calzadas ya existentes del barrio, y fija la ubicación de su estación término en las proximidades de esta plaza que aproxima la trama urbana al único acceso portuario. Años más tarde, el incremento del tráfico de mercancías precisó de una estación en el barrio del Serrallo. Finalmente, este proyecto no avanzó por las presiones de los afectados. Por lo que respecta a la línea de Almansa-Valencia y Tarragona, que utiliza el mismo corredor que la línea de Reus para penetrar en la ciudad, construye su estación terminal en la playa del *Miracle*, frente a lo que era la pedrera de extracción para la construcción de los diques y muelles del puerto. Esta decisión provocó un incremento del tráfico ferroviario por

la calle del Mar, y supuso la consolidación del frente litoral de la ciudad como espacio de tránsito de personas y mercancías.

La línea de Tarragona a Barcelona adopta la estación término de la playa del *Miracle* también como suya, operando ambas concesionarias en el mismo edificio y otorgándole así el rango de estación principal. Con el tiempo, esta estación también requerirá de su playa de vías, ocupando aún más el litoral del entorno a esta playa, hasta su ocupación máxima en los años sesenta. La concentración y posterior congestión ferroviaria a lo largo de la franja litoral choca con los proyectos de expansión de la ciudad, en lo que ha venido denominándose el nuevo ensanche, proyectado por Ramón Salas en 1987 y que algunos autores identifican su embrionaria gestación en el proyecto de emplazamiento de una nueva Estación Central de la ciudad (1882) en terrenos menos congestionados, pero a la vez más apartados<sup>1</sup>. De nuevo, el debate sobre las infraestructuras ferroviarias articula el crecimiento de la ciudad en los terrenos sobre el *Rec Major*, que se convertirán en la primera periferia industrial de Tarragona. Este proyecto pone en valor la importancia de los terrenos entre el río Francolí y el barrio de Marina, y que de haber fraguado «hubiera preparado el traspaso de la ciudad al otro lado del río Francolí en unas condiciones absolutamente distintas a las conocidas» (PARCERISA, 2012, p. 111). Precisamente la decisión de configurar una nueva estación de mercancías en el vértice formado

<sup>1</sup> Elena DE ORTUETA, en su investigación sobre Tarragona sostiene que Saturnino Bellido sugiere el cambio de emplazamiento de la estación central y la creación de un ensanche nuevo. Su idea pronto fue admirada por otros técnicos, como Ramón Salas, que copió en el borrador de la memoria del

ensanche parágrafos enteros y dibujó algunas propuestas escritas por BELLIDO, como el emplazamiento de la estación en la prolongación de la Rambla Nova, a la altura del Francolí, y la creación de la plaza de la Unió (actual Imperial Tarraco) y de la estación.



FIG. 3 / Vistas de las estaciones Calle del Mar y Tinglados del Puerto (mercancías) y de la estación de la Playa del Miracle (viajeros). 1929

Fuente: Archivo fotográfico del puerto de Tarragona

por el ferrocarril más allá del río quebró los propósitos de esta nueva configuración ferroviaria, que además de problemas de índole topográfico, topó con los intereses económicos de las dos concesionarias que en aquel momento explotaban el negocio del ferrocarril y que veían con recelos la entrada de otras posibles concesionarias competidoras, como la del ferrocarril transversal Barcelona-Tarragona-Irún. Paralizados por el momento los intentos de reformular el mapa ferroviario de la ciudad, en los años cincuenta emerge un nuevo proyecto de Estación Central de Tarragona, redactado por José María Monravá, arquitecto municipal del momento. En esta ocasión, consolidada la estación que fue de la Norte Madrid-Zaragoza-Alicante (NORTE-MZA) y ya denominada de RENFE, se pretende salvar el desnivel topográfico entre la playa de vías y la ciudad a través de la plaza Cardenal Manuel Arze-Ochotorena, unos metros más hacia el este y esquivando el anfiteatro romano. Para ello se proyecta una estación a varios niveles entre accesos y andenes.

El proyecto, muy comentado por los cronistas del momento, reabre de nuevo el debate sobre la mejor ubicación de un equipamiento de estas características, pero las posibilidades de este proyecto –léase la conexión vertical entre accesos y andenes y la posibilidad de acceder al frente litoral a través de dicha construcción– ilusiona a la ciudad. Finalmente, este proyecto tampoco se hace realidad. Las continuas dilaciones tienen como consecuencia más evidente la dejación en la conservación y mantenimiento de las estaciones existentes, y en concreto sobre la que ya en 1954 se había convertido en la estación de referencia de la ciudad, la ubicada en la playa del *Miracle* (FIG. 3).

A todo esto, el crecimiento de la ciudad se instalaba principalmente sobre dos escenarios. El primero, en la tercera terraza, donde tienen asiento y espacio las actividades comerciales e industriales y en torno a las estaciones del ferrocarril, tanto de pasajeros como de mercancías. Y el segundo, en la prolongación de la Rambla y construcción de la plaza Imperial Tarraco, habiendo ya descartado este punto como enlace ferroviario. Ambos absorbían las consignaciones económicas municipales del momento. Tarragona tuvo que esperar hasta la electrificación de la línea para ver satisfechas sus aspiraciones de disponer de un edificio ferroviario a la altura de las circunstancias. No debemos olvidar que la prioridad de conectar Madrid y Barcelona por ferrocarril pasaba por la electrificación prioritaria de la línea Sant Vicenç-Roda-Reus, la de recorrido más corto y la más rápida, quedando la ciudad de Tarragona descolgada de la conexión entre ambas capitales, un primer antecedente, –al que supo reaccionar–. La entrada en servicio del nuevo tramo de la variante ferroviaria entre Hospitalet de l'Infant y Perafort, y la amenaza del proyecto de estación intermodal en Vila-seca, ha conllevado una nueva desconexión de Tarragona ciudad con las relaciones ferroviarias de largo recorrido hacia Madrid y Valencia.

### 3.2. La circunstancia tecnológica en el perfeccionado de los trazados (1833)

El momento inicial en la disyuntiva en torno a las primeras infraestructuras articuladoras del *Camp* de Tarragona se remonta a los primeros años del s. XIX, donde la mejora de las conexiones entre Reus y Tarragona tiene su origen

en la disputa sobre cómo y por dónde acercar la producción hacia su salida al mar. El esfuerzo en el consenso, diseño y construcción de la carretera entre Reus y Tarragona (1801-1830) –después de barajar otras onerosas alternativas<sup>2</sup>– resultó amortizado al capitalizarse rápidamente el impulso exportador del comercio reusense, que demandaba un transporte más mecanizado y moderno. De ahí a que, en un contexto internacional de desarrollo industrial, la propuesta de construcción de una línea férrea entre Reus y Tarragona fuese pertinente. Igualmente, el ferrocarril abría una expectativa en desplazamientos de personas poco habitadas a recorrer medias o grandes distancias. En el s. XIX una gran parte de la población no se desplazaba más allá de su entorno más inmediato (ciudad y alrededores) en toda su vida<sup>3</sup>. En 1833 hubo un primer intento de unir ambas poblaciones mediante ferrocarril a partir de un estudio previo que acabó en concesión administrativa otorgada el 23 de marzo de 1833. Como casi todo lo relacionado con sus infraestructuras y su periferia, no fue la ciudad de Tarragona la mayor interesada en estas nuevas conexiones, pese a que su puerto había sido promocionado para el comercio internacional a diferencia del de Salou. La mayor tradición industrial de Reus propició que su burguesía promoviera una conexión moderna con el puerto de Tarragona. La Real Orden de 15 de julio de 1851, confirmada posteriormente el 30 de septiembre de 1851, aprobó un proyecto pionero para la línea de «Reus al Puerto de Tarragona» de 13 km de longitud. Esta concesión pasa por diferentes vicisitudes accionariales y concesionarias que confieren a estas inversiones un cierto carácter de provisionalidad (DE ORTUETA, 2006).

Finalmente, el 16 de septiembre de 1856 entraron en servicio 13,09 km de línea férrea que conectaban las estaciones (provisionales) de Reus, Vila-seca y Tarragona (en el barrio del Serrallo) y atravesando el río Francolí sobre un nuevo puente metálico. Este trazado incorpora una decisión que se convertiría en transcendental y estratégica, y que condicionaría la

visión y comprensión territorial posteriores entre ambas ciudades desde el punto de vista de las infraestructuras públicas y los nuevos escenarios económicos y territoriales. Basta con detenerse ante el plano firmado por el ingeniero Joaquín Núñez de Prado<sup>4</sup> sobre las dos alternativas (recta y curva) de conexión entre Tarragona y Reus para entender cómo una decisión de trazado –por consiguiente– de conveniencia técnica y formal, ha contribuido tanto a la clasificación y cualificación del suelo más directamente afectado por esas trazas. Más allá de decisiones políticas y circunstanciales que en este caso no parecen definitivas, el hecho de mayor relevancia formal para este territorio fue la decisión entre las dos opciones (FIG. 4) de trazado férreo (la recta y la curva), que transcurrían también paralelas a dos vías de comunicación fundamentales, la carretera de Castellón y la Vía Amalia (actual T-11).

### 3.3. Dos alternativas para el ferrocarril (1853)

Nada hubiera sido igual en el marco de las relaciones territoriales entre Tarragona y Reus –y por extensión el *Camp de Tarragona*– de haberse escogido la opción recta que muestra el plano publicado en la Revista Obras Públicas en 1853 (FIG. 4). Dicha opción era la más racional en cuanto a su trazado más directo, pero la menos interesante en cuanto a conectividad se refiere. De especial interés es la lectura del artículo «Proyecto del Ferrocarril de Tarragona a Reus»,<sup>5</sup> en el que con gran detalle describe el objeto, la descripción del trazado y la cuantificación de las obras e inversión necesarias para su construcción. Muy revelador es el capítulo destinado a la elección del trazado definitivo, que como he apuntado, se debatía entre dos alternativas (recta y curva). La opción recta se ajustaba más a los criterios de mayor optimización y pendientes máximas<sup>6</sup>, que la tecnología del momento establecía como más apropiada.

<sup>2</sup> En 1807 y coincidiendo con el primer impulso a la ampliación del puerto de Tarragona después de la visita de Carlos IV en 1803, la ciudad de Reus, desoyendo las recomendaciones del monarca en su R.O. de 24 de marzo de 1801, propone la conexión directa con el puerto de Salou, a través de un canal artificial cuya construcción establecería una serie de esclusas y canales que, alineados, formarían una nueva traza en el territorio que uniría Reus con el puerto de Salou en línea recta.

<sup>3</sup> Las Diligencias de tracción animal eran la única opción para los recorridos de media y larga distancia. De Reus surge la primera línea regular diaria de España. Conectó Reus y Barcelona desde 1815 hasta que el ferrocarril la convirtió en

obsoleta el año 1865. El trayecto se cubría en diez horas y media. <https://www.reus.cat/noticia/reus-records-la-diligencia-reus-barcelona-de-1815-primera-linia-regular-diaria-de-lestat>

<sup>4</sup> Ingeniero autor del proyecto del trazado de esta concesión, publicado profusamente en el número 16, pág. 3-33, de la Revista de Obras Públicas en 1853. Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

<sup>5</sup> Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248.

<sup>6</sup> «Resulta, pues, más ventajoso el trazado del menor desarrollo y con la pendiente general de 0,0085, y esto sin tener en cuenta el aumento de longitud que habría que dar á los indicados trazados para ganar la altura que se perdería en

Esta lógica dio paso a consideraciones de otro género, más sensibles con la realidad urbana y territorial. Tres fueron las consideraciones que el proyecto tuvo en cuenta: a) las afectaciones a la ciudad construida, b) la conveniencia de profundizar en la ciudad y c) la reflexión sobre los puntos intermedios<sup>7</sup>. La opción recta propone el acceso a Reus por la «Puerta de Tarragona» que comprometía a un número importante de edificaciones existentes –por el contrario– la opción curva planteaba un ingreso de la nueva línea por la «Puerta de Salou» con menores perjuicios en la ciudad. También tuvo peso el hecho de tomar en consideración la importancia de una conectividad rápida entre el centro de ambas ciudades evitando la ubicación de estaciones excesivamente periféricas. La atención a la importancia del tráfico parcial y su incidencia en los rendimientos y servicios de una vía de comunicación más moderna abrió la puerta a incorporar el servicio del ferrocarril en otras poblaciones entre Reus y Tarragona. Posiblemente esta sea una de las primeras reflexiones en el *Camp* de Tarragona sobre la necesidad de una mejor conexión. ¿Podemos considerar esta decisión como el embrión de la conurbación de Tarragona?, ¿es una decisión de índole urbanística o económica<sup>8</sup>?

Ante un suelo tan eminentemente agrícola, los nuevos trazados de estas infraestructuras se apropiaron de aquellas franjas de terreno que ellas mismas conformaron y afectaron en las proximidades de las ciudades, dando lugar a la contribución de las infraestructuras (Obras Públicas) a la construcción física de la ciudad<sup>9</sup>. Este es un asunto clave en el ámbito territorial que nos ocupa, al ser objeto de una concentración excepcional de intereses en todas direcciones (verticales, transversales, pasantes y locales) que se han traducido en una tupida e

inconexa red de infraestructuras que ha hecho ostentación de su condición e influencia urbanística obligando a la periferia a adaptarse. Mientras que para las grandes capitales (Barcelona, 1859), en la segunda mitad del siglo XIX, las decisiones sobre sus ensanches modernos alcanzaron su punto álgido, –en el territorio– la construcción de nuevas líneas de ferrocarril entre núcleos de población, y de por dónde acceder a ellos, se convirtió en una prioridad más económica que urbanística. No obstante, la línea férrea, por su larga permanencia y rigidez, nos presenta hoy una ventaja más como observatorio de su relación con la ciudad (GÓMEZ ORDÓÑEZ, 1982, p. 237). De ahí que los efectos directos y colaterales del ferrocarril en las ciudades estén bien tasados, recogidos por numerosas cartografías que graficaron a los ferrocarriles como verdaderas espinas dorsales en el desarrollo urbanístico. Este análisis desvela que, en la historia urbanística de Tarragona, ha pasado desapercibido cómo el ferrocarril se aproxima a la ciudad y condiciona por ello su periferia. El resultado ha sido la exclusión de unos terrenos en los que el concurso simultáneo de unas circunstancias formales «infraestructurales» y otras de índole periférica «intraestructurales» (SOLÁ-MORALES, 2009) han procurado la ubicación del motor económico de Tarragona.

«Creíase, cuando las leyes económicas que sigue el desenvolvimiento de la riqueza por medio del tráfico eran menos conocidas, que el trazado de un ferro-carril según la línea recta que uniese sus extremos, era el tipo del bello ideal de los caminos de hierro; pero á medida que el arte de construir estos ha adelantado, y la ciencia ha progresado ilustrada por la estadística de numerosos ejemplos, han surgido apreciaciones de otra especie que con mas seguridad conducen á lo verdaderamente útil y provechoso. Háse prestado al tráfico parcial, ó lo que

*las curvas de unión, en las cuales es conveniente anular ó á lo menos atenuar la pendiente. Y como por otra parte, se trata de un camino en que el tráfico descendiente, se comprende fácilmente la ninguna conveniencia que habría en atenuar la pendiente general, á fuerza de desarrollar la línea, máxime cuando en el día la experiencia ha demostrado que el aumento de las pendientes en los caminos de hierro no pasando de 12 á 15 milésimas y bajo una acertada combinación, no influye como antes se creía desventajosamente en los gastos de explotación ni da ocasión á peligros respecto á la seguridad de los viajeros.»* Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38]. Texto original.

<sup>7</sup> «Háse prestado al tráfico parcial, ó lo que es lo mismo al que se verifica entre puntos intermedios, grande atención, y se ha reconocido su mucha entidad é importancia respecto á los rendimientos totales y á los servicios que prestan las vías perfeccionadas de comunicación.» Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38]. Texto original.

<sup>8</sup> La lectura del siguiente párrafo original del proyecto nos saca de toda duda de que así fue. «Por manera, que las consideraciones relativas á la explotación, inducen en

*general á adoptar principios opuestos á aquellos á que nos llevan los concernientes á los gastos primitivos de establecimiento. El trazado en que concurra la feliz circunstancia de poder conciliar estos principios opuestos, presenta desde luego una ventaja muy atendible sobre cualquiera otro que no lo reúna: y esta como dejamos indicado, se obtiene desviándose de la línea recta para buscar á Villa-seca. Tales son en resumen las consideraciones que nos inducen á adoptar éste para proponerle como definitivo.»* Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38]. Texto original.

<sup>9</sup> La explicación de este efecto tan circunstancial nos da pie a profundizar en la contribución que la tesis doctoral de GÓMEZ ORDÓÑEZ procura con relación a la visión urbanística más vinculada a la profesión y oficio del ingeniero y cómo las prácticas de esta ingeniería afectan e interfieren en los intereses de las ciudades. «La tesis pretende ser una contribución a aquel trabajo a desarrollar para que la ingeniería de Caminos con intereses en la ciudad ostente condición urbanística». El Urbanismo de la Obras Públicas. Tesis Doctoral. José Luis GÓMEZ ORDÓÑEZ. Octubre 1982. ETSAB.

## FERRO-CARRIL DE TARRAGONA A REUS.

## PLANO GENERAL.

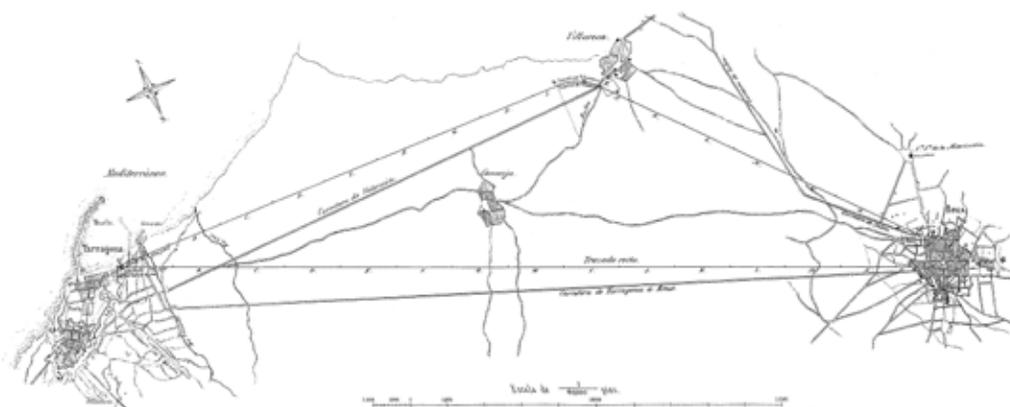


FIG. 4 / Opciones recta y curva (pasando por Vila-seca) para el FF.CC. entre Reus y Tarragona

Fuente: Revista Obras Públicas, 1853. I (16): 213-248 [3-38]

es lo mismo al que se verifica entre puntos intermedios, grande atención, y se ha reconocido su mucha entidad é importancia respecto á los rendimientos totales y á los servicios que prestan las vías perfeccionadas de comunicación. Entre estos el único que presenta elementos y circunstancias para motivar semejante desviación, es Vilaseca, porque La Canonja es de muy poca consideración, y hácia los otros que se encuentran á derecha de la carretera Amalia, no era posible llevar el trazado sin aumentar considerablemente el desarrollo y los gastos de construcción á causa de las inflexiones del terreno».

Extracto de la memoria del proyecto del Ferro-Carril de Tarragona a Reus. Revista Obras Públicas, 1853. Tomo I (16): 213-248 [3-38]. Texto original.

### 3.4. Saturnino Bellido y la primera «Estación Central» (1882)

Profundizando en el origen de los territorios entrevías de la periferia de Tarragona, y una vez analizado el caso del trazado de la línea de ferrocarril entre Reus y Tarragona, se hace

necesario destacar el proyecto, trazado y construcción de una nueva línea que comunicará Tarragona con el sur y en dirección a Castellón y Valencia (FIG. 5). Al referirse a una nueva línea hay que matizar que se trata de una nueva concesión administrativa, del 3 de junio de 1855, veintidós años después de la primera concesión en el Camp, y con entrada en funcionamiento en 1865, nueve años después de la línea Reus-Tarragona. La escasa diferencia en el tiempo entre la construcción de ambas líneas contrasta con la mayor distancia de las concesiones que las amparaban. Una más que probable explicación de las diferentes velocidades de proyecto y construcción de estas dos líneas la deberemos buscar en las sucesivas dificultades económicas que paulatinamente afectaban a estas grandes inversiones. Además de las continuas crisis económicas y cambios en el accionariado de las empresas concesionarias.

Merecen ser considerados los motivos que en 1883 mueven a la Junta de Obras del Puerto de Tarragona a encargar un informe<sup>10</sup> a su ingeniero jefe, Saturnino Bellido, sobre «los grandes

<sup>10</sup> Puerto de Tarragona y estaciones de ferrocarriles que confluyen en esta capital. Memoria que publica la Junta de Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las

actuales estaciones de ferrocarriles y medios que pueden emplearse para remediarlos, 1883. Imprenta de Puigrubí y Arís. Tarragona. Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Tarragona y Archivo Histórico Archidocesano de Tarragona.



Fig. 5 / Proyecto de ferrocarril Hospitalet de l'Infant-Tarragona (tramo 8). 1865

Fuente: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

perjuicios que tanto el mismo –el puerto– como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos» (BELLIDO, 1883). Las consecuencias, según la impresión del momento, son de tal magnitud para el desarrollo del puerto, del comercio e incluso de la ciudad que llevan a considerar un proyecto-idea de gran magnitud y repercusión para el desarrollo futuro de la ciudad: la construcción de una Estación Central de Ferrocarriles en Tarragona, alejada de las tres estaciones que en aquel momento operaban en las inmediaciones del puerto, y que tanto perjuicio producían por razón del intenso tránsito de trenes por el único paso a nivel, situado a la entrada del puerto y que «han venido sucediéndose con tanta frecuencia y ocasionando tanta alarma.» (BELLIDO, 1883).

El informe desvanece la idea de un especial interés inicial del puerto en acumular todo el tráfico (mercancías y personas) en sus inmediaciones. Un conflicto de intereses que se convirtió en una lucha por los terrenos de dominio público entre las empresas concesionarias del ferrocarril y el puerto, y en disputas por las interferencias entre los tráficos portuarios hacia la ciudad y el tránsito de los trenes y sus maniobras. El informe asegura que «en todos estos asuntos parece ha dominado el erróneo criterio de que el tráfico del puerto solo tenía lugar con las estaciones de ferro-carriles, y de que aquél carecía de importancia respecto de estos últimos» (BELLIDO, 1883). Las opiniones del ingeniero jefe tampoco esconden una pugna por liderar el negocio del transporte al cuestionar éste el privilegio legal que dispensa el gobierno hacia las concesionarias del ferrocarril y que en

modo alguno favorecen al tráfico portuario y su expansión hacia el comercio de la ciudad. De ahí que se construya una argumentación basada en la imprescindible relación urbana entre las instalaciones portuarias y el centro comercial a granel de la ciudad que, entonces operaba en el barrio de Marina. La pugna por el escaso espacio entre el frente litoral y las fortificaciones todavía existentes en este litoral, y cuyo derribo iba dejando paso a excelentes terrenos muy bien ubicados, enfrentó a las compañías concesionarias del ferrocarril entre ellas y también con la Junta de Obras del Puerto. El cuello de botella que suponía el nuevo barrio del Serrallo y las antiguas fortificaciones dificultaba el paso de las líneas de ferrocarril de las diferentes concesionarias, llegando incluso –alguna de ellas– a solicitar autorización para unificar los trazados existentes a cambio de compartir los gastos de mantenimiento. Además, las líneas de Valencia y Barcelona compartían estación de pasajeros, al ser materialmente imposible disponer de tres terminales en las inmediaciones de la actual plaza *de/s Carros*.

Tal concentración de tráfico e intereses llevó a una situación de saturación de la franja litoral del frente urbano de Marina por la extensión de la playa de vías de las diferentes estaciones de clasificación hasta el final de la playa del *Miracle*, con el consiguiente efecto barrera. El único acceso al puerto –y a la vez paso a nivel– se convirtió en una barrera inexpugnable<sup>11</sup>. De forma interesada, pero no menos cierta, BELLIDO argumentó en su informe que estas disfunciones operativas de falta de espacio físico e incluso de competencia entre compañías concesionarias del ferrocarril llevaría a una saturación de tráfico y maniobras de los convoyes que operaban de

<sup>11</sup> «pues hay ocasiones muy frecuentes de tener tres y cuatro horas seguidas detenidos los trenes de materiales, sin poder conducirlos a las obras donde se han de emplear,

porque las Empresas tienen todas las vías ocupadas» Revista de Obras Públicas, 1925, 73, tomo I (2422):57-61. Texto original.

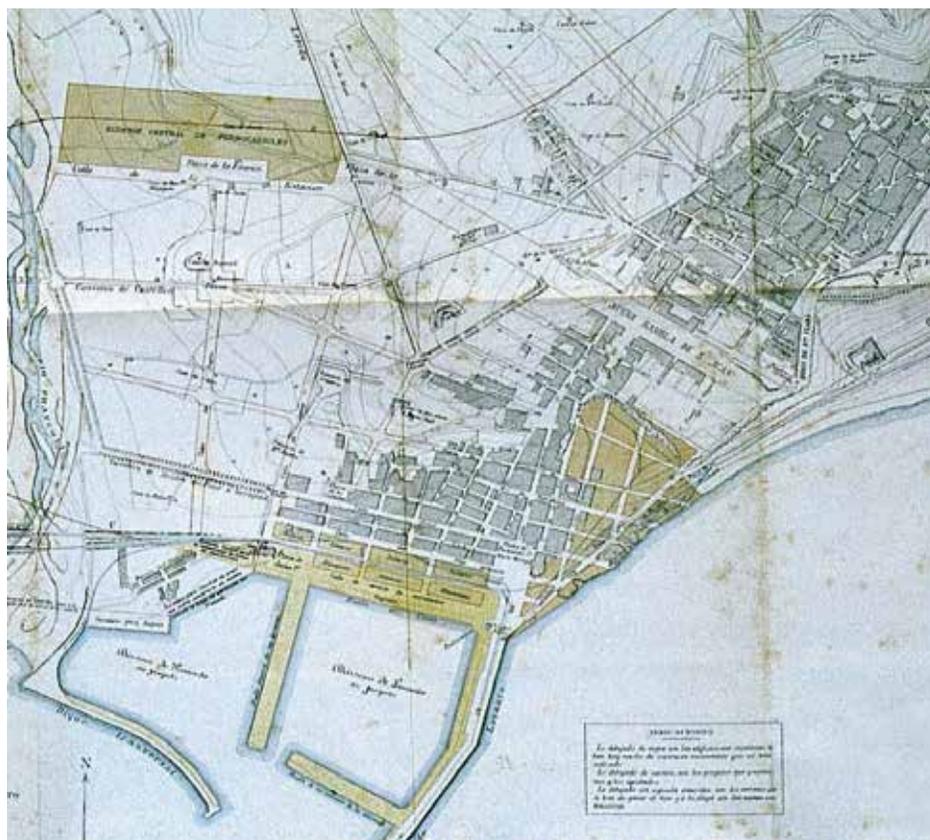


FIG. 6 / Tarragona. Proyecto para una nueva Estación Central de ferrocarriles. 1882

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona

las tres concesionarias. Con ello supo incluir en el catálogo de perjuicios relacionados la idea de que en la situación descrita no se llenan las necesidades con las estaciones concedidas, justificando así que el problema se debía al trazado y diseño de las instalaciones del ferrocarril y no dependía de las también deficientes instalaciones y accesos del puerto. La solución, para BELLIDO y para la comisión constituida para analizar el agravio, era trasladar el tráfico de ferrocarril a las afueras de la ciudad (FIG. 6). Preocupado por la saturación de tráfico ferroviario a las puertas del dique de levante del puerto, BELLIDO se aventura a considerar la necesidad de desviar el ferrocarril fuera del entramado urbano de la ciudad del siglo XIX. Con esta operación no solo propuso una alternativa a la línea por la costa, sino que intuyó las condiciones urbanísticas para una aproximación de la ciudad al río.

### 3.5. Las mercancías también buscan su estación. «Clasificación» y «El Milagro» (1925)

El incremento de la actividad mercantil en la ciudad tiene uno de sus primeros puntos álgidos hacia los años veinte y treinta del siglo pasado. Las diversas ampliaciones de los diques y dársenas del puerto, la llegada de nuevas industrias a la ciudad, como Tabacalera (1923-1932) y después CAMPSA (1927-1932), que «señalan la primera periferia industrial de la ciudad» (ZAGUIRRE, 2017, p. 97) provoca el debate, y posteriores estudios, para la construcción de una nueva estación de mercancías de la Compañía M.Z.A. en terrenos colindantes a la playa del Milagro, así como para la construcción de una Estación Central<sup>12</sup>. Para este fin, el 17 de abril de 1925, se invoca una comisión municipal de estudios en la que están

<sup>12</sup> Una de las primeras referencias sobre el estudio de una nueva Estación Central de la ciudad se localiza en la documentación del expediente municipal nº 4 del negociado de Fomento del año 1925. El título del expediente (FIG. 7) reza

así «Comisión especial para estudio del Proyecto de emplazamiento de la Estación de Mercancías de la Compañía de los Ferrocarriles de M.Z.A., así como de la construcción de una Estación Central».

representadas la Diputación Provincial de Tarragona, la Compañía de los ferrocarriles M.Z.A. y la Mancomunidad de Cataluña y que derivará en la «Comisión gestora del proyecto de cambio de las estaciones de ferrocarriles de esta ciudad»<sup>13</sup>. Esta comisión tenía como cometido principal abordar la problemática ocasionada por el «cinturón de hierro» que suponía el trazado del ferrocarril a su paso por la ciudad por lo que promovía un cambio en la ubicación de las diferentes estaciones (de pasajeros y de mercancías). El objetivo no era otro que trasladar a los diferentes interesados «la importancia inmensa que tiene el asunto en estudio, para el futuro engrandecimiento de la ciudad se hallen dispuestos a efectuar cuanto sea preciso para llevar a las compañías interesadas, el convencimiento de que por feliz casualidad pueda llevarse a cabo el nuevo emplazamiento de estaciones, sin perjuicio alguno para las compañías mencionadas y con evidente beneficio para esta Capital y sus playas».



**Fig. 7 / Portada del expediente municipal relacionado con la «Comisión gestora del proyecto de cambio de las estaciones de ferrocarriles de esta ciudad» (1925) sobre estaciones de mercancías, pero en el que se puede apreciar la referencia a la construcción de una Estación Central**

Fuente: Archivo Histórico Municipal del AYUNTAMIENTO DE TARRAGONA

<sup>13</sup> «Uno de los problemas más trascendentales para esta capital, es sin duda alguna, cambiar, en cuanto posible sea el emplazamiento de las Estaciones de ferrocarriles que constriñen con un círculo de hierro la parte más hermosa é importante de la ciudad y nos separa de sus bellísimas playas hoy seriamente amenazadas por diferentes proyectos que ocupan, en la actualidad, la estación de las Compañías de M.Z.A. y del Norte y han encargado ya su estudio a sus respectivas

Nos puede parecer incomprensible que parte del trazado del ferrocarril por la plana del *Camp* se bifurque precisamente en el cauce del río Francolí, una vez superada la estación de la playa del Miracle, una de las tres que llegó a tener la ciudad. Pero la explicación hay que buscarla en el contexto concesionario del momento y en la distancia en el tiempo de las diferentes etapas de construcción de dichas líneas, la Norte y la MZA. Además, debemos tener en cuenta que el proceso constructivo de estas líneas de ferrocarril se realizó de sur a norte, siendo su punto de convergencia máximo para el acceso a la ciudad, el corredor formado entre el Serrallo y el muelle de pescadores de Marina y la parte baja del *Rec Major*, una suerte de huertos, casetas y trazados de vialidad incompletos, y en el que a partir de 1893 se instalan diversas industrias. Nos referimos a lo que fue la primera periferia por acumulación industrial que ha tenido la ciudad en su perímetro extrarradio, entre el límite del cauce del río y las antiguas fortificaciones. Esta curiosa convergencia de ferrocarriles implicó la necesidad de construir dos puentes, muy próximos entre ellos, sobre el río. Puentes en su origen metálicos y que, con el tiempo y su modernización han sido modificados (Fig. 8). Lo ocioso de esta convergencia también constituyó una oportunidad precisamente por ser enlace y bifurcación, condiciones que fueron aprovechadas para liberar la estación convencional del ferrocarril de su playa de vías y depósito de locomotoras<sup>14</sup>, y trasladarla a lo que sería la nueva estación «Clasificación» que empezó a ser operativa en 1915, siendo una de las diez clasificaciones principales de RENFE a finales de los años cincuenta (SANTOS, 2011), y que durante varios años compartió protagonismo con la estación de la playa del *Miracle*.

La operación supuso el inicio de la descongestión de la franja litoral de la ciudad y la oportunidad de Entrevías para acoger industrias que requerían tener cerca los muelles de carga de mercancías. En 1925 el Ingeniero de Caminos Francisco Castejón describe esta nueva estación de Clasificación como «estación de término de las líneas de Valencia a Tarragona y de Lérida-Reus-Tarragona, y presta, además del

*Gerencias y personal facultativo y económico de sus dependencias»* Extracto de una carta de Alcaldía, de fecha 5 de enero de 1926, dirigida a la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Tarragona solicitando una aportación económica de mil pesetas para contribuir a los estudios indicados. Expediente municipal nº 40 de 1926. (P14868). Texto original.  
<sup>14</sup> «[...] no siendo suficientes las instalaciones de la estación local, que es fusión de dos estaciones antiguas, para las



**FIG. 8 / La estación «Clasificación-mercancías» en relación con el trazado urbano de ferrocarril en Tarragona (estaciones en Calle del Mar y Playa del Miracle), 1958**

Fuente: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC), manipulación del original

servicio de estas dos líneas, el combinado con la Compañía de MZA en su ramal de Tarragona a Barcelona». Esta estación se convirtió en una de las dieciséis estaciones-centro<sup>15</sup> repartidas por toda la península con el fin de articular el transporte de mercancías y acercarlo a los nodos más relevantes. Su uso y desuso, su configuración geométrica, su escaso acceso y sus vecindades siguen confinando un terreno vedado a la ciudad y al ciudadano, en el que pueden contemplarse construcciones marginales, que en su día también ocuparon el cauce y las playas más próximas a la ciudad y que fueron objeto de las imágenes de marginalidad más representativas del desarrollo urbanístico más desbocado en la Tarragona industrial de los años sesenta.

*maniobras de formación y descomposición de trenes, se ha establecido una estación auxiliar de clasificación a la salida de la estación de Tarragona, en las inmediaciones del río Francolí y entre las líneas de Valencia y de Lérida.»* Revista de Obras Públicas, 1925, 73, tomo I (2422):57-61. Texto original.

<sup>15</sup> Por lo que respecta a las estaciones centro, peculiar denominación que hacía referencia al transporte de

#### **4. Los proyectos de nuevas estaciones en las crónicas urbanas de «Petrófilo» (1945-1983)**

Luis María Mezquida<sup>16</sup> narró cuarenta años fundamentales del desarrollo económico, social y urbano de Tarragona a través de sus crónicas periódicas en el Diario Español. Bajo el pseudónimo de Petrófilo —amigo de las piedras— firmó alrededor de ocho mil crónicas entre 1945 y 1983. Gran aficionado a la arqueología, miembro del Sindicato de Iniciativas y Turismo y protagonista de la sociedad civil tarraconense, introdujo con su trabajo un retrato escrito sobre la ciudad, acompañando puntualmente su desarrollo industrial y urbano. El interés de la crónica de Petrófilo es sustancial principalmente por

mercancías al detalle, el PDM de 1964 revolucionó el sistema hasta entonces existente planteando una red de Estaciones-Centro (SANTOS, 2011, p.183)

<sup>16</sup> Periodista y escritor. Colaborador del Diario Español. Autor de los libros: La batalla del Ebro. Guía de Tarragona y su provincia, Jornadas catalanas en Extremadura, Tarragona, París 1957, La batalla del Segre.

la oportunidad periodística del momento, por la necesidad de información y por un interés gubernamental en dosificarla. Convirtió en noticia los pequeños acontecimientos que poco a poco transformaban la ciudad y que el ciudadano podía percibir día a día. Sus crónicas, encadenadas semanalmente, dejaban constancia de la progresión urbana en la ciudad y sus alrededores, y constituyen hoy un documento excepcional depositado en las hemerotecas. A lo largo de su trayectoria escribió un gran número de crónicas relacionadas con la mejora y modernización de los trazados del ferrocarril en Tarragona y con los sucesivos proyectos de nuevas estaciones en la ciudad que podemos agrupar según la siguiente cronología.

#### 4.1. El paso de los «Directos» y la nueva estación del Anfiteatro (1945-1959)

Descartada la idea inicial de BELLIDO de una nueva Estación Central coincidiendo con la prolongación de la Rambla de Tarragona y el diseño de la nueva plaza Imperial Tarraco (1925), la ciudad fija su prioridad en atraer el paso de los «Directos» entre Madrid y Barcelona. Para ello es necesario la construcción de una doble vía entre Reus y Tarragona y su electrificación. El paso de los trenes directos por Tarragona ya es una realidad en 1952 y coincide con la idea de mejorar y ampliar la estación de la playa del *Miracle*. Estas instalaciones obsoletas serán objeto de varios proyectos de mejora y ampliación que a la vez ambicionan la reordenación de la playa y sus accesos. La idea consiste en la construcción de un nuevo edificio (FIG. 9), próximo a la histórica estación, y cercano al Anfiteatro Romano y a la Escuela Normal de Magisterio ubicados ambos en una cota superior a la playa de vías existente y que garantiza una mejor conexión y acceso desde la ciudad. Esto supone potenciar una nueva plaza, del Cardenal Arze Ochotorena, y la reorganización de accesos, a la vez permite la mejora paisajística de la playa de vías de la estación del *Miracle*, una mejor visual desde el Balcón del Mediterráneo y una mejora urbanística substancial de esta zona Este de la ciudad. No obstante, poco tiempo después, el propio ayuntamiento desestimó tales planes por considerar que hipotecaban para siempre el porvenir de las playas y del monumento romano.



FIG. 9 / Proyecto para la nueva estación de ferrocarril (FF.CC.) en la playa del *Miracle*-Anfiteatro, 1950. Autor J.M<sup>a</sup>. Monravá. Fotomontaje

Fuente: Archivo Histórico Fotográfico Municipal de Tarragona

#### 4.2. La estación en el Francolí y el túnel por la «Pedrera» (1960-1966)

El impulso económico y social que depara a Tarragona la década de los años cincuenta, con importantes inversiones como la Universidad Laboral (1952-1956) y la Ciudad Residencial (1954-1959) y una incipiente industrialización fomentada indirectamente por el Plan de Urgencia Social de Barcelona (1958) y de su necesaria descongestión, coloca a la infraestructura ferroviaria en el punto de mira de la modernización de la ciudad. Para ello en 1960 se estudia un Plan de Ordenación Ferroviaria de Tarragona que básicamente promueve la descongestión de la zona del *Miracle* y el desvío de las vías por el interior liberando así otro de los tesoros de la ciudad, sus playas. Básicamente el plan (FIG. 10) promueve la construcción de una nueva estación en las inmediaciones del río Francolí, un apeadero a la altura de la calle Adrinano y un túnel ferroviario que atraviesa la ciudad desde la explanada de la pedrera del puerto hasta las proximidades del Santuario de Nuestra Señora de la Salud, en dirección a la Ciudad Residencial y hasta enlazar con la actual línea a la altura de la pedrera del Médol. Toda una inversión de trescientos ochenta millones de pesetas de la época que rápidamente fue superada por sucesivas nuevas propuestas.

#### 4.3. Otros túneles y estaciones (1967-1987)

La voluntad de liberar el frente marítimo de la ciudad de la playa de vías y estación de

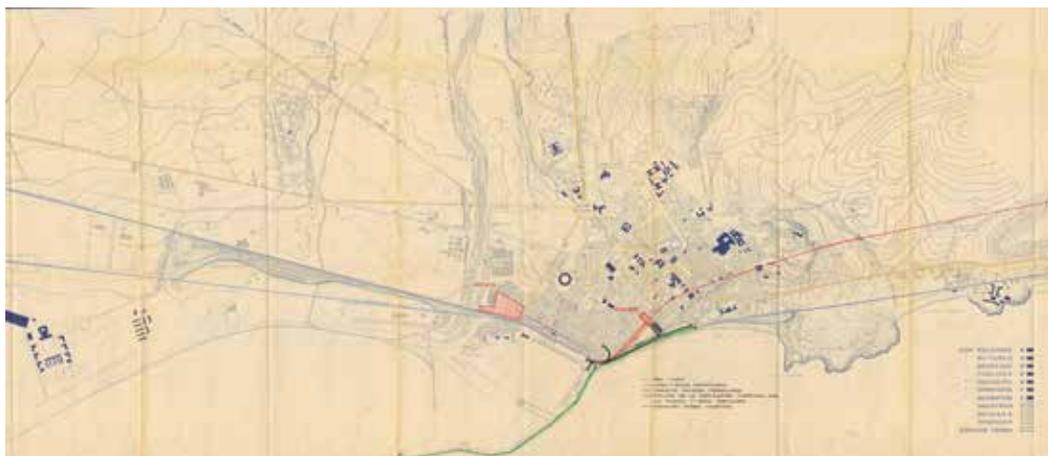


FIG. 10 / Estudio de un nuevo trazado túnel de ferrocarril (FF.CC.) y estaciones. 1965. Autor: Desconocido

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Tarragona

clasificación y depósito de locomotoras del *Miracle* provoca una sucesión de variantes del proyecto original de desviación al interior del trazado del ferrocarril<sup>17</sup>. Un proyecto más ambicioso propone desviar la línea del ferrocarril a la altura del *Mas Marqués* y situando la estación central en los alrededores del Francolí (Mezquida, 1967), a la vez, y ante las dificultades técnicas y económicas de los túneles propuestos se sigue pensando que la cubrición de la playa de vías de la actual estación formando un nuevo paseo marítimo (Fig. 11). A finales de 1967 el Plan del ingeniero Muñoz Homs, impulsado por la Jefatura de Obras Públicas, realiza una nueva propuesta de túnel, este de mayor envergadura y trazado, que topa con las mismas dificultades de viabilidad económica pese a que la Comisión de Enlaces Ferroviarios lo estima nuevamente en 1968 consiguiendo incluir el proyecto en el segundo Plan de Desarrollo Franquista. Tras los sucesivos intentos de dotar a la ciudad de una nueva estación central y de conseguir liberar la línea de costa de la línea del ferrocarril finalmente se confirma a las antiguas instalaciones de la playa del *Miracle* como la principal estación ferroviaria de la ciudad. A partir de 1970 se llevan a cabo sucesivas intervenciones para la modernización

del edificio y transformación y ampliación de sus andenes que con mayor o menor fortuna han perdurado hasta nuestros días. En 1987 la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU encarga al equipo de arquitectos formado por Ricardo Pértigo y Tomás Rodríguez el proyecto para una nueva fachada marítima para la ciudad de Tarragona que apuesta por un innovador viaducto elevado (Ortueta, 2021, p. 37-63), otra propuesta de cubrición de la playa de vías, sobre la que se proyecta un gran edificio lineal, de quinientos metros de longitud, que incluye la nueva estación de viajeros, y otros usos complementarios (hotel, comercio, oficinas y aparcamiento), con un total de 126.764 m<sup>2</sup> construidos.

## 5. POUM y Estación Central Intermodal

Continuando con una reflexión –más actual– sobre posibles ubicaciones de estación de FF.CC. en Tarragona y ya en el marco del posicionamiento estratégico del nuevo Avance del Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de Tarragona<sup>18</sup>, y si –hasta el

<sup>17</sup> «La defensa de la centralidad de la estación por parte de las compañías ferroviarias incluso ha llevado a justificar al menos parcialmente algunas propuestas de variante ferroviaria, consistentes en construir un tramo férreo subterráneo disponiendo una estación más céntrica que la existente. En el caso de la propuesta municipal de 1965 para Tarragona, adoptada por RENFE en el estudio de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Tarragona de 1973, lo importante era eliminar la barrera ferroviaria que separa a la ciudad del mar, pero la estación prevista adquiriría una centralidad indudable». (SANTOS, 2011, p. 164)

<sup>18</sup> El Avance del Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de Tarragona fue aprobado por el Pleno municipal del Ayuntamiento de Tarragona el 27 de octubre de 2022 y la Comisión Territorial de Urbanismo del Camp de Tarragona aprobó en fecha 20 de marzo de 2023 el informe urbanístico y territorial previo necesario para validar esta documentación y continuar con su trámite urbanístico. Este documento ha sido redactado por la Oficina Municipal de Redacción del POUM del Ayuntamiento de Tarragona de la cual formo parte del equipo redactor.



FIG. 11 / Estudio de un nuevo trazado y cubrición de ferrocarril (FF.CC.) y estaciones. 1967. Autor: Jefatura de Estudios y Enlaces Ferroviarios. Madrid

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Tarragona

momento— las trazas y huecos infraestructurales han ejercido de vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social del *Camp* de Tarragona, la oportunidad de las tangencias, que nos brindan las actuales infraestructuras, se convierte en generadoras de una gran escala que el territorio aún no reconoce como propia y que debiera «desvestir a las infraestructuras de su autonomía para responsabilizarlas de su naturaleza urbana» (GÓMEZ-ORDÓÑEZ, 1982, p. 15). Dicho de otro modo, «si la triangulación de infraestructuras ha sido un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, las nuevas tangencias lo serán para asegurar la mejor conexión entre estos trazados» (ZAGUIRRE, 2017, p. 265) y generar nuevas oportunidades para mejores ubicaciones de una Estación Central de FF.CC. Para seguir gestionando de forma astuta esta singular geometría infraestructural hemos de tener más presente a la población que vive, trabaja y se desplaza por este territorio. De ahí a que la capacidad poblacional sea el mejor factor que manejar para el cálculo del mayor valor intermodal en este ámbito geográfico. La especial acumulación de líneas y corredores estratégicos —dando lugar a ricas tangencias que señalan claras oportunidades— hace demasiado comprometida la búsqueda de una única centralidad extraurbana que acumule la peculiaridad policéntrica de este territorio. Probablemente la mejor respuesta a esta demanda de conectividad entre flujos y poblaciones es el aprovechamiento de la intermodalidad<sup>19</sup> más eficaz, la urbana. Y en este sentido la tangencia de trazados actuales que se produce en torno al nuevo sector de reprogramación urbana «*Ponent-Horta Gran*», que prevé el Avance del Plan de Ordenación Urbánica Municipal de Tarragona, combina más

eficazmente los flujos de población que transporta la red de ferrocarril actualmente en servicio (corredor Mora-Reus-Tarragona y corredor Salou-Tarragona-Barcelona). También recibe los del corredor del Mediterráneo, en transformación a ancho UIC (ancho de vía normalizado por la *Union Internationale des Chemins de Fer*), una vez se asuma el inevitable *Bypass* que recupere la circulación de trenes de largo recorrido por el centro de la ciudad, y las dinámicas propias de ubicar una estación en un entorno más urbano. En contraposición de la opción de Estación Central sobre el corredor del Mediterráneo y en las inmediaciones del aeropuerto de Reus, o la más reciente alternativa a esta estación próxima a Vila-seca, que requiere «reforzar la necesidad de revisar el modelo de movilidad del área, ya que los accesos actuales resultan muy limitados, vías de acceso con un notable déficit de capacidad de carga y una reducida oferta de transporte público» (BELLET & GUTIÉRREZ, 2011, p. 251).

En el transcurso de los últimos diez años se han construido, renovado y ampliado una serie de infraestructuras viarias tangentes a «*Ponent-Horta Gran*» que han mejorado la accesibilidad a este sector, contribuyendo también a una mejor organización del tráfico pasante. La construcción de los tramos de la A-7 a su paso por Tarragona supuso la desviación de parte del del tráfico pasante de Valencia a Barcelona, descongestionando el antiguo trazado de la N-340 a su paso por *Ponent*. También la puesta en servicio recientemente de la A-27, la nueva vía rápida y de alta capacidad que une el puerto y Tarragona con el interior de Cataluña y el norte de España, mejorará el tránsito de la congestionada N-240 y —probablemente— alterará los flujos de

<sup>19</sup> «En definitiva, la intermodalidad es un objetivo y un criterio de intervención para los ferrocarriles en relación con los otros modos de transporte. Algo que tiene un campo de actuación amplísimo en las ciudades medias españolas. Un desarrollo relevante de las cercanías ferroviarias sólo es

posible mediante actuaciones encaminadas a la mayor intermodalidad del tipo coche-tren (los estacionamientos) y del tipo tren-autobús, tren-autobús urbano y tren-tranvía (intercambiadores)». (SANTOS, 2011, p. 191).

tráfico de llegada a Tarragona, históricamente concentrados en la plaza Imperial Tarraco. La apertura de la nueva vía rápida del *Raval de Mar*—conexión de Vila-seca con su núcleo turístico de La Pineda— ha supuesto la construcción de una infraestructura tangente que define muy claramente lo que deberían ser los límites entre el uso industrial imperante y el incesante uso turístico que promueve el *Consorci Recreatiu i Turístic* (CRT). La proximidad de estas nuevas tangencias reafirma la potencialidad de la estación «*Ponent-Horta Gran*» como nueva centralidad urbana que «deviene, a la vez, en nodo y lugar, en un sistema especial complejo y donde convergen dinámicas multiescalares» (BELLET & JURADO, 2014, p. 22), además de intercambiador perfecto y mejor alternativa a la propuesta de nuevas estaciones peri-urbanas, conectando el ferrocarril de la costa, y el futuro tranvía (*TramCamp*) con un necesario *Bypass* del corredor del mediterráneo. La nueva arteria de alta capacidad A-27, que apunta hacia el puerto, confirma la condición desplazable del centro hacia *Ponent* como muestra del dinamismo de la constitución urbana de la ciudad.

### 5.1. Camp de Tarragona y sus estaciones peri-urbanas

Como se ha podido comprobar en los capítulos anteriores históricamente la ciudad de Tarragona ha debatido intensamente sobre la mejor localización de la estación de FF.CC. de referencia de la ciudad y su encaje en el sistema ferroviario territorial. Abundantes y diversas han sido las alternativas a lo largo de los últimos sesenta años, pero todavía perdura como una de las asignaturas pendientes a resolver. Actualmente las previsiones del Plan Territorial Parcial del *Camp* de Tarragona (en adelante PTPCT) establecen, que «el principal reto a medio y largo plazo sería hacer llegar los servicios regionales de altas prestaciones al centro de las principales ciudades de la conurbación central de una forma eficiente y útil para los usuarios potenciales» y deja «los servicios de mayor recorrido a estaciones de altas prestaciones o centrales». Sin embargo, el propio redactado del Plan reconoce que «el planeamiento sectorial actual no da solución a una plena intermodalidad entre los diferentes sistemas ferroviarios» puesto que «los servicios de largo recorrido de altas prestaciones no se encuentran con los trenes convencionales» y que «sin actuaciones complementarias, la relación del conjunto de la conurbación con los trenes de altas prestaciones debe producirse, forzosamente, con el transporte rodado».

El Plan también hace especial referencia a la «insuficiente inserción urbana del ferrocarril» y la necesidad «de acercar el tren a la ciudad de hoy y a la de mañana». En este sentido resulta un factor de oportunidad para la ciudad, sustentado en un discurso local pero en base a estrategias más territoriales, el perfeccionamiento de las propuestas y alternativas de esta nueva etapa de Avance de planificación general del municipio para la ubicación de su estación de referencia y de una integración ferroviaria a su paso por la ciudad que refuercen su posición en la arquitectura territorial e intermodal del *Camp* de Tarragona. A grandes rasgos y según describe la diagnosis del Plan territorial parcial en vigor, «la distribución de la población y la dispersión de nodos y sistemas relevantes hacen difícil vertebrar ferroviariamente la conurbación central del *Camp* de Tarragona de una manera más eficiente». Todo ello obligaría a proyectar redes con ramales y estaciones de transbordo dispersas. Esto haría inviable una masa crítica suficiente para dar un servicio de calidad, con una frecuencia de paso adecuada en todos los ramales en conexión con el área metropolitana de Barcelona principalmente. La entrada prevista de ancho UIC en la ciudad de Tarragona y en Port Aventura no dejan de ser ramales en callejón sin salida fuera de las líneas principales. El propio Plan territorial, que define de esta forma el entramado ferroviario de su ámbito central considera que «el reto debe ser diseñar un sistema que vertebre, con el número mínimo de corredores y evitando redundancias, la mayor parte de las áreas más pobladas, los futuros ámbitos de crecimiento (residenciales y terciarios) y los principales sistemas intermodales».

Con relación a la actual ubicación excéntrica de las estaciones de altas prestaciones respecto a los principales núcleos urbanos (FIG. 12) que prioriza el PTPCT y la especial acumulación de líneas y corredores estratégicos en el *Camp* de Tarragona hace demasiada comprometida —y débil— la búsqueda de una única centralidad extraurbana que acumule la peculiaridad policéntrica de este territorio. Alternativas como la estación Central Intermodal en el aeropuerto de Reus (tren-avión) y la más reciente sobre el cruce de dos líneas de FF.CC. en Vila-seca (tren-tren) (FIG. 12) son propuestas que no aprovechan las dinámicas más urbanas como mejor intermodalidad posible e incrementan la omnicentralidad territorial y la disgregación urbana. Según el propio Plan territorial parcial el reto a medio y largo plazo sería hacer llegar los servicios regionales de altas prestaciones al centro de las principales ciudades de forma eficiente y útil para los usuarios potenciales, en este sentido, considera que en el caso de las estaciones

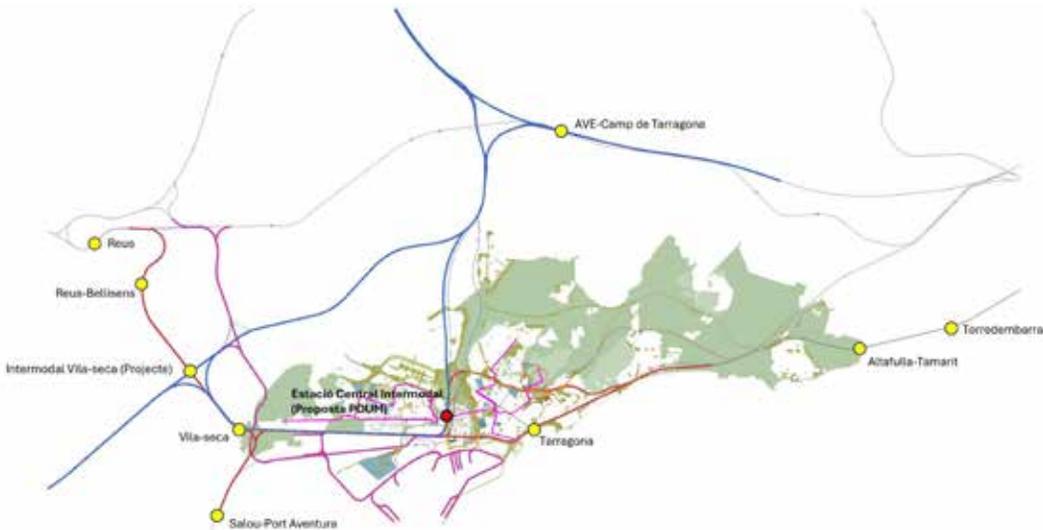


FIG. 12 / Esquema de las diferentes ubicaciones de estaciones periféricas en el Camp de Tarragona, en uso y en proyecto, además de la Estación Central Intermodal que propone el Avance del Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM)

Fuente: Oficina del POUM de Tarragona (2024)

de altas prestaciones (*Camp* de Tarragona y Central) el factor «tiempo de accesibilidad» no es relevante y justifica la excentricidad de estas estaciones. En este sentido, la aspiración de este tipo de infraestructuras de movilidad y de intermodalidad debería priorizar su incorporación a la Forma General de las ciudades como mejor oportunidad nodal, donde convergen dinámicas multiescalares –pero también urbanas– como mecanismos evolutivos y de articulación formal generadores de la gran escala de la ciudad que reconocen la mayor conectividad e intermodalidad que proporciona un contexto mucho más central en el marco de una trama urbana más consolidada o en proceso de transformación.

Estas propuestas de ubicación de nuevas estaciones intermodales periféricas todavía siguen en estudio, y en este sentido, la actual ordenación territorial deja abierta la puerta a importantes reajustes estratégicos –y de lógica interna– dentro de la conurbación central del *Camp* de Tarragona. El principal sería el relativo a la necesaria intermodalidad de la red, así establece que es necesario impulsar la creación de un intercambiador de transporte de viajeros donde confluyan los servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, tranvía y autobús. Por otra parte, se advierte de la «insuficiente inserción urbana del ferrocarril» que también afecta a la viabilidad de proyectos de ciudad, especialmente en el caso de Tarragona ciudad por la barrera que supone el ferrocarril. Ante este

escenario lleno de incertidumbres y dificultades técnicas y económicas, abierto todavía al estudio de otras alternativas más eficientes y más intermodales –pero sobre todo– más insertadas en un contexto de trama urbana, consolidada y en transformación, la ciudad de Tarragona debe aspirar, como ciudad líder en población y en actividad económica e industrial de la conurbación, a acoger una estación –en forma de intercambiador nodal completo– donde confluyan todos los servicios ferroviarios en un entorno urbano.

## 5.2. La propuesta estratégica de un «Bypass» ferroviario

El avance del POUM de Tarragona, en relación con el modelo ferroviario de ancho UIC y mixto a implantar en Tarragona, incorpora las determinaciones del PTPCT y del Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña (PITC). En la línea de los objetivos y estrategias definidas en la Agenda de los pueblos y ciudades de Cataluña 2050, relativas a la gobernanza municipal, en la que se promueve la coordinación de las estrategias urbanas y territoriales, y con la voluntad de conseguir una mayor intermodalidad siempre en el marco de contextos urbanos consolidados o en transformación, el avance aporta otras visiones complementarias –en forma de alternativa de *Bypass* ferroviario de ancho UIC– que permitan ajustar y consolidar la ordenación ferroviaria prevista. Históricamente, y tal como

describe el PTPCT «la participación de diferentes administraciones y agentes locales ha hecho que la concepción de cada una de estas redes haya sido considerada a menudo de forma independiente», es por esto que las propuestas del Avance del POUM de Tarragona van en la línea de alcanzar el gran reto que propone el PTPCT «de abordar la articulación del conjunto de estas redes ferroviarias bajo un modelo de movilidad unitario, coherente y eficiente», pero siempre «atendiendo al sistema de asentamientos y usos del suelo previstos y al sistema de espacios abiertos, de forma que se garantice la vertebración de la ciudad actual y de la ciudad futura».

Considerando la premisa del PTPCT en relación a la integración urbana del ferrocarril en coherencia con el planeamiento urbanístico actual y futuro, las propuestas complementarias de nuevos trazados de ferrocarril que valora el Avance de POUM –y en especial los de ancho UIC– se estructuran estratégicamente de modo que «se optimicen las sinergias entre ferrocarril y nueva ciudad: una nueva ciudad genera nuevas demandas y un nuevo ferrocarril ayuda a fijar población residente en torno a las estaciones» (VA.AA., 2010). Y es precisamente sobre esta premisa que se han trabajado las propuestas –norte y este– de *Bypass* ferroviario considerando la oportunidad de establecer una nueva estación central de FF.CC. en la ciudad de Tarragona –de mayor intermodalidad– en un entorno urbano, periférico y en reprogramación, que ayude a impulsar su transformación urbana para vertebrar mejor el crecimiento y la

articulación territorial de la ciudad futura que prevé el Avance del POUM, con el objetivo final marcado por la Agenda de los pueblos y ciudades de Cataluña de llegar a un desarrollo de un modelo de movilidad –como servicio integrado– multimodal, colectivo, conectado, descarbonizado, inclusivo y seguro.

Bajo estas premisas, el estudio de alternativas que propone el Avance del POUM toma como punto de partida las líneas de actuación del PTPCT, para la potenciación de las altas prestaciones del modelo ferroviario, teniendo en cuenta los núcleos urbanos y por tanto apostando por una estación de altas prestaciones –e intermodal– en el centro de la ciudad, en línea al modelo propuesto por el Plan territorial que «se basa en la integración de las redes de distribución y conectividad interna, y en la concentración de la oferta en todos los niveles, articuladas en diferentes estaciones intermodales, la mayor parte céntricas». Básicamente la propuesta del Avance del POUM reconoce el trazado fijado en el PTPCT que «preveía la conexión de la línea a la altura de La Pobla de Montornès y Roda de Barà con la línea convencional » y le llama alternativa *Bypass Est.* Esta alternativa tiene dos posibles trazados E1 y E2. (FIG. 13).

El E1 es el fijado en el plano de propuesta del PTPCT, ya comentado, como conexión a Roda de Barà y el E2 corresponde a la posibilidad de establecer una conexión –con cambiador de ancho a la altura del Arboç– punto donde la línea de altas prestaciones y la convencional circulan en paralelo, para hacer llegar los trenes de altas prestaciones a Tarragona por la línea convencional,



Fig. 13 / Alternativas de *Bypass* en el Corredor del Mediterráneo a su paso por Tarragona ciudad

Fuente: Memoria de ordenación del Avance del Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de Tarragona

actualmente en obras, para convertirla a ancho mixto (tercer hilo). La otra opción que propone el Avance del POUM –y la más innovadora– es la alternativa *Bypass Nord* y que transcurre por el corredor de infraestructuras del río Francolí, paralelo a la A-27. Esta alternativa no está contemplada en el PTPCT pero presenta características suficientemente interesantes, en la línea de los objetivos antes mencionados, como para tenerla en consideración. También tiene dos posibles trazados N1 y N2 (FIG. 13). El trazado N1 transcurre por la margen derecha del río. La mayor parte del trazado se prevé en túnel, con una solución similar a los túneles ferroviarios y urbanos de Girona o Córdoba, todo ello con el objetivo de minimizar el posible impacto sobre el cauce del río Francolí y evitar empeorar el efecto barrera que ya genera la A-27. El trazado N2 transcurre, la mayor parte, en superficie y en viaducto por la margen izquierda del río. Cabe decir que ambas alternativas, la norte y la este, comparten un mismo trazado correspondiente al tramo, de la línea Tarragona-Reus, entre la bifurcación del corredor del Mediterráneo a la altura de La Plana y la estación de mercancías Entrevies-Clasificación. Más en concreto, la alternativa *Bypass Nord* del Avance del POUM es una derivada del proyecto del corredor del Mediterráneo donde se consideraba, según el PTPCT, la posibilidad de hacer llegar servicios terminales de ancho UIC al centro de la ciudad de Tarragona aprovechando el corredor Vila-seca-Tarragona evitando así transbordos de los usuarios del centro de la ciudad.

Pero el verdadero interés urbano de esta alternativa de *Bypass Nord* es la posibilidad de ubicar una estación de altas prestaciones (FIG. 12) en un entorno entendido como punto estratégico por la ciudad, dado que se prevé como área de crecimiento con el objetivo de conectar y vertebrar el entorno urbano situado a poniente de la ciudad con el centro de Tarragona, previendo verdes permeables con los espacios abiertos de la *Horta Gran* y el cauce del río Francolí, además se sitúa en un entorno de transformación urbanística –ya previsto en el PDUIT<sup>20</sup>– y que ahora el Avance de POUM quiere potenciar. Este sector en reprogramación recibirá directamente el impulso económico y de oportunidad de una infraestructura de esta magnitud consiguiendo así acercar definitivamente la plena intermodalidad a la ciudad.

### 5.3. *TramCamp*: una nueva movilidad

El Avance del POUM, en el marco de sus cuatro objetivos estratégicos<sup>21</sup> principales prevé cinco tácticas de encaje territorial<sup>22</sup>, una de las cuales es «*TramCamp* y ciudad». Sin embargo, hay que considerar también algunas de las otras cuatro tácticas que prevé el documento del avance y que pueden variar, tal como ya se ha expuesto, la actual configuración de la forma urbana de la ciudad con la incorporación de nuevas dinámicas multiescalares y coyunturales, entendidas también como mecanismos regenerativos, de articulación urbana y generadores de una nueva escala de ciudad. En este sentido el objetivo de acercar el tren al centro de la ciudad (propuestas de *Bypass* ferroviario ya expuestas) y la *Horta Gran*-río Francolí como rótula y conectores urbano-territoriales, son dos tácticas de encaje territorial a tener presentes en todo aquello que afecte a las estructuras básicas de la ciudad. La propuesta de trazado de tranvía –interurbano y urbano– es un proyecto que prevé un cambio muy substancial en la movilidad territorial y también urbana. Por otra parte, la consecución de las estrategias de encaje territorial que prevé el Avance permitirá el desarrollo y la reprogramación de importantes sectores de ámbito urbano y periurbano, y a la vez, la activación de nuevos nodos, conectores y proyectos urbanos que se convertirán en detonantes de urbanidad, sobre todo en el *Ponent* periférico. Algunas de las estrategias de articulación urbana que prevé el avance y que deben considerarse en el marco de la propuesta de trazados del *TramCamp* son las siguientes; a) nuevos nodos de oportunidad y simultaneidad, el área de nueva centralidad en el sur de la *Horta Gran*, b) reprogramación de tejidos postindustriales obsoletos, el Eco-Barrio Innovador, c) alternativas para el proyecto urbano de una nueva estación de FF.CC. para la ciudad, d) pacificación vial y humanización del espacio público, ejes vitales estructurantes y e) recuperación del frente marítimo, nuevos espacios para el tranvía.

<sup>20</sup> Pla Director Urbanístic de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona. 2003. [https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/05\\_plans/01\\_planificacio\\_territorial/plans\\_urbanistics/plans\\_directors\\_urbanistics/pdu\\_ aprovats/Tarragona-i-Terres-de-l-Ebre/pdu\\_activitats\\_industrials\\_i\\_turistiques\\_camp\\_tarragona/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_urbanistics/plans_directors_urbanistics/pdu_ aprovats/Tarragona-i-Terres-de-l-Ebre/pdu_activitats_industrials_i_turistiques_camp_tarragona/)

<sup>21</sup> Los cuatro objetivos estratégicos del Avance del POUM son: Ciudad capital del Territorio, Ciudad cohesionada en

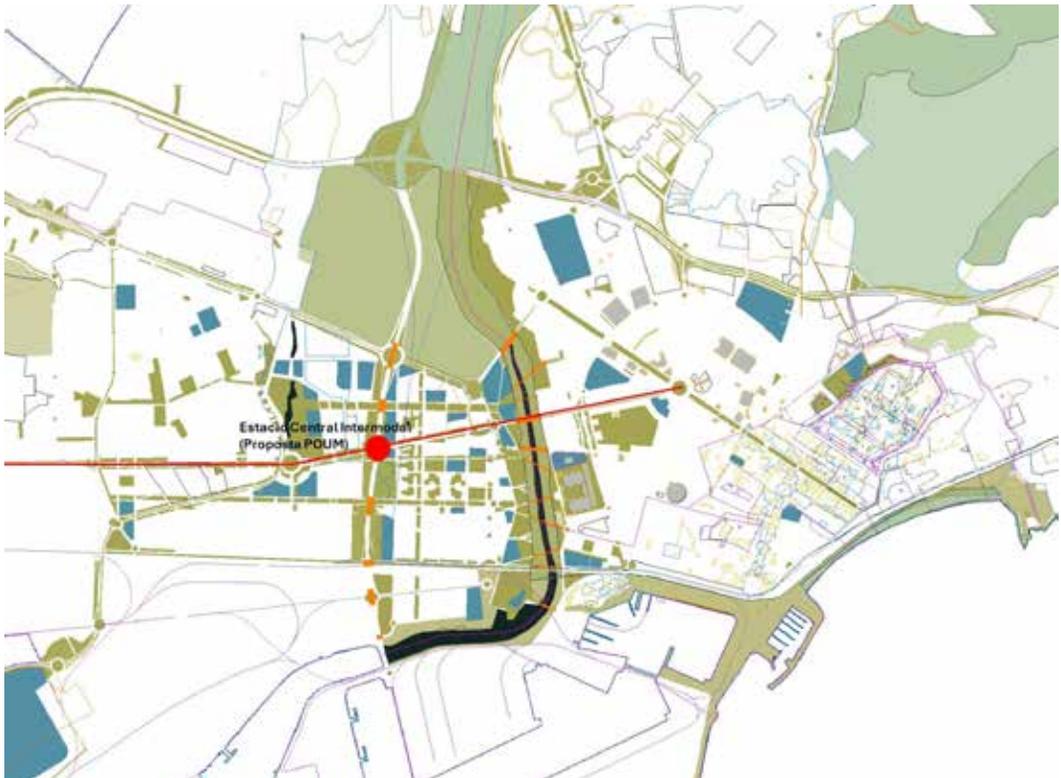
renovación y regeneración, Ciudad en transición verde y Ciudad socialmente equilibrada.

<sup>22</sup> Las cinco tácticas de encaje territorial que prevé el Avance del POUM son: Alejar de la ciudad el tránsito de las mercancías peligrosas, acercar el tren al centro de la ciudad, impulso de un esquema «en peine» de los ejes viarios estructurantes, la *Horta Gran* y el río Francolí como rótula y conector urbano-territorial y *TramCamp* y ciudad.



**FIG. 14 / Esquema de la propuesta del Avance del POUM sobre el trazado del tranvía (TramCamp) a su paso por Tarragona ciudad**

*Fuente:* Oficina de redacción del Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de Tarragona



**FIG. 15 / Potencial nodo de intermodalidad (Tren-Tranvía-A-27-Ciudad) en la propuesta de nueva estación urbana en «Ponent-Horta Gran» y Av. Roma**

*Fuente:* Oficina de redacción del Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de Tarragona

Esta propuesta de trazado del tranvía (FIG. 14) fija una parada, en el tramo central de la N-340, coincidiendo con la propuesta de ubicación de la Estación Central Intermodal –avalada en el proceso de participación ciudadana– en la intersección entre la A-27 y la Av. Roma. Como ya se ha comentado sobradamente, esta ubicación reconoce la conectividad e intermodalidad más eficiente que proporciona la posibilidad de una nueva estación de viajeros coincidiendo con la simultaneidad que se produce en las proximidades del ámbito formado por la *Horta Gran* y el Polígono Industrial del Francolí (FIG. 15) y que constituye el sector de intercambio de usos, de proximidad urbana y de aproximación territorial con más oportunidades de la ciudad, donde la acumulación y la simultaneidad tienden a la formación de una nueva centralidad urbana muy vinculada –y complementaria– con el nodo de la plaza Imperial Tarraco. En este sentido, la propuesta de transformación del tramo central de la A-27 en viaducto, para resolver definitivamente la necesaria conexión entre la ciudad central y los barrios de *Ponent*, permite la ubicación del vestíbulo, núcleos de comunicación y otras dependencias (paquetes de aparcamiento, carga y descarga, taxis, etc.) de esta Estación Central Intermodal debajo de este viaducto modificado, siguiendo el modelo de la nueva estación de FF.CC. de Cambrils, y vincularla con zonas verdes y equipamientos adyacentes a ambos lados de la estación para advertirlas en los espacios públicos de referencia.

Esta coincidencia y simultaneidad de oportunidades convierte a esta ubicación en el mejor factor de oportunidad para la ciudad –también en base a estrategias más territoriales– por la ubicación de la estación de referencia y de su integración ferroviaria y que refuerzan la posición de la ciudad en la arquitectura territorial intermodal del *Camp* de Tarragona.

## 6. Conclusiones

El diseño de la red ferroviaria y la ubicación de las estaciones del ferrocarril, en el territorio del *Camp* y en Tarragona ciudad, han suscitado varias controversias acumuladas a partir de la segunda mitad del XIX y que aún perduran. La confección del vínculo infraestructural entre Reus y Tarragona –o viceversa– ha motivado, desde el inicio, un conjunto de acontecimientos ligados al desarrollo industrial y social que han incrementado el grado de complejidad de la articulación territorial del *Camp* de Tarragona y en especial de su área más central. En el juego geométrico de esta proximidad –y como primera

intuición lúcida– observamos que la triangulación se muestra como un modo de avanzar hacia la construcción de una dimensión más compleja y, probablemente, es un primer rasgo de la fundación moderna de este territorio, señalando cómo la pauta geométrica de cada una de las circunstancias tecnológicas, ligadas a los nuevos trazados, se convierte en una herramienta eficaz para entender la tensión que genera esta peculiar proximidad entre una serie de ciudades medias a escasos kilómetros. Una proximidad de intereses y oportunidades poco habitual y caprichosa que encuentra en las trazas y en los huecos infraestructurales vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social –y a la vez urbano y territorial– de Tarragona.

La disposición de esta estructura de acumulación de infraestructuras se manifiesta como un mecanismo evolutivo y de articulación formal que se convierte en generador de una gran escala que la ciudad del XIX y XX no reconoció como propia y que obtiene en las ideas y proyectos de nuevas estaciones de FF.CC. un importante baluarte. El empeño que esta investigación ha tenido en señalar a las infraestructuras de Tarragona –y a sus estaciones– como las grandes responsables de la construcción de la Forma General de Ciudad en su periferia, en este momento también se convierte en estímulo para acertar en la interpretación de otra configuración geométrica posible en base a una nueva movilidad más sostenible e intermodal. Esta especial acumulación de trazados y corredores estratégicos en el *Camp*, ha dado lugar a ricas tangencias que señalan diversas oportunidades, haciendo demasiado comprometida la búsqueda de una única centralidad extraurbana –en torno al aeropuerto de Reus o a Vila-seca– que acumule la característica policéntrica de este territorio. La mejor respuesta a esta demanda de conectividad es el aprovechamiento de la intermodalidad más eficaz que proporcionan algunas de estas tangencias. En este sentido, la que se produce en «*Ponent-Horta Gran*» recoge los flujos de cercanías y del corredor del Mediterráneo, además de los correspondientes a la A-27 en prolongación con la autovía de Tarragona a Salou, convirtiéndose en la mejor candidata a Estación Central Intermodal de Ferrocarriles que demanda el *Camp*, sirviendo a la mayor acumulación de población de este territorio y acercándola a los corredores de transporte en dirección a Barcelona, Zaragoza, Madrid, Valencia, País Vasco y Francia. A diferencia de la gran oportunidad que ofrece «*Ponent-Horta Gran*», la intersección que se produce a la altura de Vila-seca y del aeropuerto de Reus tiene una dimensión más sistémica que territorial,

ya que procura una intermodalidad acotada al aeropuerto y al corredor del Mediterráneo, que tendrá mucha utilidad en la construcción de un sistema aeroportuario Catalán interconectado por alta velocidad ferroviaria, pero poca efectividad en una movilidad propia del *Camp de Tarragona* y en mucha menor medida como estación urbana.

En resumen, esta investigación desvela la geometría variable que ha servido para construir la complejidad infraestructural del *Camp* y –en el dibujo de este itinerario en el tiempo– el ferrocarril y la ciudad de Tarragona han desarrollado un relato que los compromete en el futuro como un organismo creado a partir de adición de usos –que trabajan descompasados– pero que siguen teniendo un considerable impacto en la arquitectura territorial del *Camp de Tarragona*. Y ante este reto, «*Ponent-Horta Gran*» –en el entorno Entrevías de la periferia de Tarragona– y todos los intereses que en ella se concentran tienen un papel indiscutible, pese a la actual connotación marginal, y un gran valor geoestratégico. El nuevo avance del POUM pretende superar esa ciudad «a dos velocidades» (PARCERISA, 1991) –que es el retrato de una ciudad también con dos horizontes– y restituir el protagonismo y proximidad negados a la periferia del *Ponent* de la ciudad.

Hasta aquí esta mirada intencionada y complementaria, trabajada desde el hábito urbanístico de una lectura formal a partir de las grandes trazas del territorio. Una búsqueda que parte del estudio de una geometría básica –y de la tecnología que la hizo posible– para la constante relación económica y social entre Reus y Tarragona, y que concluye señalando a otras formas complejas de relación territorial también muy vinculadas a la forma. Y es en este momento cuando interesa poner de manifiesto tres pensamientos fundamentales:

- a) La importancia de los trazados actuales y sus tangencias. El reconocimiento de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas por medio de sus trazados –y por efecto de ellos– así como por su incorporación, aglomeración y proximidad.
- b) La propuesta de nueva Estación Central Intermodal del *Camp* en Tarragona ciudad «*Ponent-Horta Gran*» como reivindicación del proyecto urbano que tiene pendiente Tarragona en favor de su periferia y en el marco estratégico territorial.
- c) La superación de la influencia del modelo francés de estaciones periurbanas o

exteriores (SANTOS, 2011), aplicado al *Camp de Tarragona* por efecto de un complejo pollicentrismo territorial erróneamente interpretado, que sigue confundiendo al *Camp* sobre su propia organización.

## 7. Bibliografía

- AYUNTAMIENTO DE TARRAGONA (2022): *Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Tarragona*. <https://www.tarragona.cat/lajuntament/poum/avanc-poum>
- ARTEAGA, I. (2009): *Construir ciudad en territorios urbanizados. Transformaciones en la primera periferia*. Tesis Doctoral. Director: F. Peremiquel. Barcelona: UPC. Retrieved from <https://www.tdx.cat/handle/10803/6971>
- BARRIACH, F. & VIRGILI, M. E. (2007): *Petrófilos. Índex d'articles de Lluís M. Mezquida al Diari Español*. Tarragona: Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona.
- BELLIDO, S. (1883): *Memoria que publica la Junta de las Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos*. Tarragona: Junta de Obras del Puerto de Tarragona.
- BELLET, C. & GUTIÉRREZ, A. (2011): Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XX. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. (55), pp. 251-279.
- BELLET, C. & JURADO, J. (2014): «La localización de las estaciones de Alta Velocidad en España». *Revista Anales de Geografía*, 34 (2), pp. 9-24. [https://doi.org/10.5209/rev\\_AGUC.2014.v34.n2.47066](https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2014.v34.n2.47066)
- BRULL ALABART, J.M. (2014): *La tarjeta postal a Tarragona, 100 anys d'història (1887-1996)*. Tarragona: Arola Editors.
- DE ORTUETA HILDERATH, E. (2006): *El camí cap a la modernitat. Urbanisme i Arquitectura*. Barcelona: Lunwerg.
- DE ORTUETA HILDERATH, E. (2021): El paisaje portuario de Tarragona entre la recuperación urbana y la revalorización del patrimonio industrial. *Intervenciones en la ciudad y el territorio. Del patrimonio en su diversidad al paisaje cultural*. pp. 37-63. <http://hdl.handle.net/10662/12652>
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2003): *Pla Director Urbanístic de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona*. [https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/05\\_plans/01\\_planificacio\\_territorial/plans\\_urbanistics/plans\\_directors\\_urbanistics/pdu\\_aprovats/Tarragona-i-Terres-de-l-Ebre/pdu\\_activitats\\_industrials\\_i\\_turistiques\\_camp\\_tarragona/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_urbanistics/plans_directors_urbanistics/pdu_aprovats/Tarragona-i-Terres-de-l-Ebre/pdu_activitats_industrials_i_turistiques_camp_tarragona/)
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2010): *Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona*. [https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/05\\_plans/01\\_planificacio\\_territorial/plans\\_territorials\\_nou/territorials\\_parcials/ptp\\_del\\_camp\\_de\\_tarragona/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/territorials_parcials/ptp_del_camp_de_tarragona/)

- GÓMEZ ORDÓÑEZ, J. L. (1982): *El urbanismo de las obras públicas*. Barcelona: Tesis Doctoral, LUB-UPC. Director de tesis, M. Solà-Morales.
- PARCERISA BUNDÓ, J. (1986): «Forma General de Ciudad». *Revista UR* (4), pp. 10-19. [https://lub.upc.edu/web/arxiu\\_LUB/UR\\_informacio revista4.html](https://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/UR_informacio revista4.html)
- PARCERISA BUNDÓ, J. (2012): *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: LUB-ETSAB. Universitat Politècnica de Catalunya.
- SANTOS GANGES, L. (2011): *Urbanismo y Ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Valladolid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. (1985): Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico. *Revista UR* (1), pp. 44-49. [https://lub.upc.edu/web/arxiu\\_LUB/UR\\_informacio revista1.html](https://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/UR_informacio revista1.html)
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. (2009): Un camp de coses (els buits de la metròpolis). *Revista AT* (19), pp. 3.
- ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. (2015): Cuatro escenarios para Entrevías-Tarragona. ¿Cabría una dinámica dominante? *Revista [I2] Innovación e Investigación en Arquitectura y Territorio*. 3(1), pp. 1-10. <https://doi.org/10.14198/i2.2015.3.01>
- ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. (2017): *Vías y Entrevías. Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona*. Tesis Doctoral, UPC, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Director: Josep Parcerisa. Barcelona: ETSAB-UPC. Retrieved from <http://hdl.handle.net/2117/113991>
- ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. (2021): Vías y Entrevías: atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. 53 (209), pp. 721-740. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.209.07>

## 8. Listado de Acrónimos/Siglas

FF. CC.	Ferrocarriles
MOPU	Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
NORTE-MZA	Norte. Madrid-Zaragoza-Alicante
PTPCT	Plan Territorial Parcial del <i>Camp</i> de Tarragona
POUM	Plan de Ordenación Urbanística Municipal
UIC	Ancho de vía normalizado por la <i>Union Internationale des Chemins de Fer</i>
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles