

# Ámbito central del Camp de Tarragona: la emergencia de una metrópoli territorial

Antonio FONT ARELLANO

Arquitecto. Catedrático de Urbanística. Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

**RESUMEN:** El Ámbito Central del Camp de Tarragona, por su actual dimensión económica y poblacional, es la segunda región urbana en importancia de Cataluña. Su polinuclear y heterogéneo sistema urbano tradicional ha sufrido a lo largo de las tres últimas décadas un creciente proceso de metropolización, reflejado en las transformaciones ocurridas en la localización y en los patrones urbanísticos de la residencia y de las actividades económicas de la producción, la distribución y el consumo, en la movilidad y en sus infraestructuras territoriales. La naturaleza transversal de estos procesos y la necesidad de proteger y ordenar elementos y situaciones de carácter territorial, han hecho necesario un planeamiento urbanístico supramunicipal.

**DESCRIPTORES:** Conurbación. Metrópoli territorial. Metropolización. Patrones urbanísticos. Procesos de dispersión. Procesos de polarización.

## 1. El marco geográfico: la identidad territorial

El Camp de Tarragona es un lugar de cruce entre el arco mediterráneo y el interior de la Península Ibérica, a través del valle del Ebro. Un gran llano abierto al mar, rodeado por un territorio mayoritariamente montañoso, con pequeñas cuencas interiores y costeras.

Está integrado por seis comarcas administrativas, tres de las cuales corresponden al espacio Central del Camp —el Alt y el Baix Camp, y el Tarragonés— y otras tres que lo envuelven (una costera, el Baix Penedés, en

posición de rótula con la Región Metropolitana de Barcelona).

El territorio del Baix Camp tiene escasa pendiente, ganando altura de manera casi imperceptible hasta los primeros contrafuertes de las montañas, que ocupan la mitad septentrional y occidental de la comarca, constituyéndose en una barrera de difícil travesía.

El llano costero y oriental es la zona más urbanizada y antropizada, y se presenta como extensión hacia poniente de la comarca del Tarragonés. Ello ha facilitado la implantación de núcleos urbanos en la costa (Cambrils, Salou) pero también en el interior, como Reus, capital de la comarca.

Recibido: 25.01.2013; Revisado: 26.02.13  
correo electrónico: antonio.font@upc.edu

La red viaria y los crecimientos urbanísticos son importantes en un territorio más fragmentado que el resto, especialmente en la línea de costa.

El Tarragonés, en cambio, presenta una graduación orográfica suave, desde las montañas de la Serralada Litoral al NE, pasando por el llano central y litoral —La Costa Dorada— donde destacan las elevaciones litorales que configuran un relieve irregular entre Tarragona y Altafulla.

El llano litoral está dividido por el río Francolí en dos áreas: la occidental o llano de Constantí, —desde Villalonga del Camp hasta Vila-seca y Salou— de orografía bastante uniforme, y la oriental, con un terreno más alto e irregular (Torredembarra, y desde la Nou de Gaià hasta la Pobla de Montornés y Altafulla).

Ambas comarcas configuran la conurbación Tarragona-Reus, también denominada «Ámbito Central» del Camp de Tarragona, un área territorial en continuo proceso de integración económica y social.

## 2. El ámbito central del Camp de Tarragona

La delimitación de su «Ámbito Central», realizada por la Generalitat de Catalunya a los efectos del planeamiento supramunicipal<sup>1</sup>, integra 15 municipios de la comarca del Tarragonés, 7 de la del Baix Camp y un municipio de l'Alt Camp, con un total de 23 municipios, 418,57 km<sup>2</sup> y una población de 390.821 habitantes (2009).

En dicho ámbito, en proceso de creciente metropolización, se distinguen las siguientes situaciones:

- a) Asentamientos urbanos costeros, situados a levante (Torredembarra, Altafulla) y a poniente (Salou, Cambrils) de Tarragona, de carácter residencial y turístico.
- b) Núcleos urbanos del llano agrícola del suroeste de Reus, como Vinyols i els Arcs y Riudoms, que a pesar de su incipiente industrialización, mantienen sus características rurales.

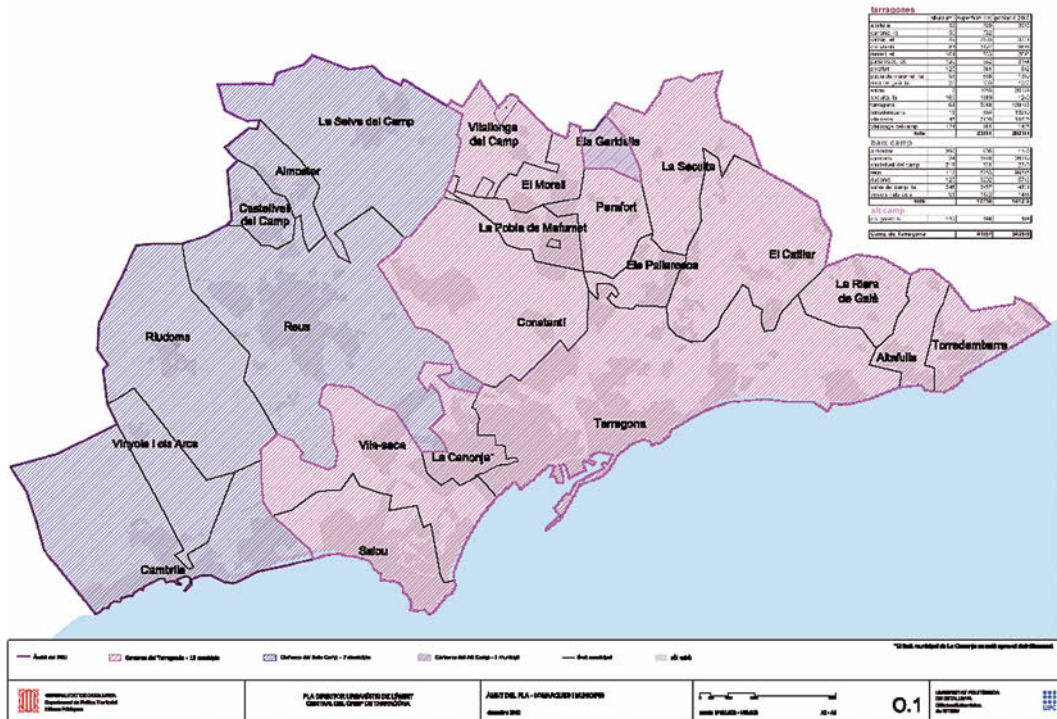


Fig. 1/ Municipios por comarcas integrantes del «Ámbito Central»

Fuente: Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona. 2010.

<sup>1</sup> Delimitación que no debiera hacernos olvidar el peso específico de la ciudad de Valls, capital de l'Alt Camp, de

creciente relación funcional con el denominado «Ámbito Central» y situada al norte del mismo.

Fig. 2/ Población y dinámica demográfica de las principales poblaciones

COMARCA	POBLACIÓN	Habitantes 2001	Padrón 2005	Padrón 2007	Padrón 2010
Baix Camp	CAMBRILS	21.000	26.209	29.112	32.422
	REUS	89.006	99.505	104.835	106.622
	SELVA DEL CAMP	4.290	4.821	5.097	5.477
Tarragonés	ALTAFULLA	3.329	3.993	4.415	4.711
	CONSTANTÍ	5.007	5.608	6.183	6.356
	SALOU	13.952	20.139	23.398	27.016
	TARRAGONA	115.153	128.152	134.163	140.184
	VILA-SECA	13.420	15.875	18.678	21.373

Fuente: IDESCAT. Censos y padrones 2001, 2005, 2007, 2010.

- c) Pequeños núcleos situados en la inflexión montaña-llano al noroeste, como La Selva del Camp, Almofter y Castellvell del Camp.
- d) Municipios rurales situados al norte, afectados por el trazado del TAV o de la autovía en construcción de Tarragona a Montblanc por Valls, como Villalonga del Camp, el Morrell, Els Garridells, Perafort, La Secuita.
- e) Núcleos urbanos del llano, de fuerte contenido industrial, como La Pobla de Mafumet y Constantí, próximos a la Petroquímica, al Aeropuerto de Reus y a la Autopista AP-7.
- f) Municipios de relieve orográfico acusado, situados al noreste, con importancia de urbanizaciones de vivienda unifamiliar, como Els Pallaresos, El Catllar o la Riera de Gaià.
- g) El ámbito metropolitano central, integrado por las vilas y ciudades de Vila-seca, Reus, Constantí, La Canonja y Tarragona, en proceso de integración funcional, atravesado por importantes infraestructuras viarias y ferroviarias, configurando una estructura espacial singular.

Un territorio de múltiples dimensiones (industrial, turística, agrícola, patrimonial...) sometido a fuertes dinámicas de transformación, con importantes flujos e infraestructuras de movilidad, que precisa articular sus núcleos, vertebrar sus espacios abiertos, potenciar sin riesgos sus actividades industriales, resolver sus déficits históricos en suministro de agua o en saneamiento, etc.

### 3. Formas recientes de ocupación del suelo

#### 3.1. Los asentamientos de la producción

La crisis de mediados de los años setenta no será superada hasta diez años después, cuando se produce un nuevo incremento ge-

neralizado en la oferta de suelo industrial. No obstante, la organización espacial anterior básicamente se mantendrá (tanto el Polígono Químico Sur como la Petroquímica de Mafumet crecerán pero en general dentro del perímetro anterior). Sin embargo aparecen dos hechos importantes para la organización espacial de la producción: la aparición de polígonos industriales en suelo rural y la conformación (por adicción de piezas) de polígonos en contigüidad con los cascos urbanos.

Del primer tipo son representativos los polígonos de RiuClar y Constantí, de iniciativa concertada público-privada. Su localización aislada es consecuencia de que albergarán actividades productivas con menores necesidades tecnológicas y de centralidad. En cambio, los parques tecnológicos recientes, tanto de Reus como de Tarragona, su proximidad a las ciudades parece indicar la importancia de su cercanía a equipamientos universitarios y a la población residente con mayor nivel de cualificación.

La formación de polígonos en contigüidad a los cascos urbanos aparece como una alternativa a la formación de suelo industrial atomizado. Por ejemplo, los «ejes productivos» radiales de Reus de antes de los años ochenta fueron desdibujándose, convirtiéndose sus piezas a los usos terciarios o concentrándose en torno a industrias periféricas, consolidándose como polígono.

Las diferentes formas de asentamientos industriales, salvo los de la gran industria, tienen en común la ausencia de una clara especialización. El aumento de la actividad terciaria y la ausencia de especialización, seguramente han orientado la oferta de suelo y edificación industrial hacia una gama más amplia de actividades.

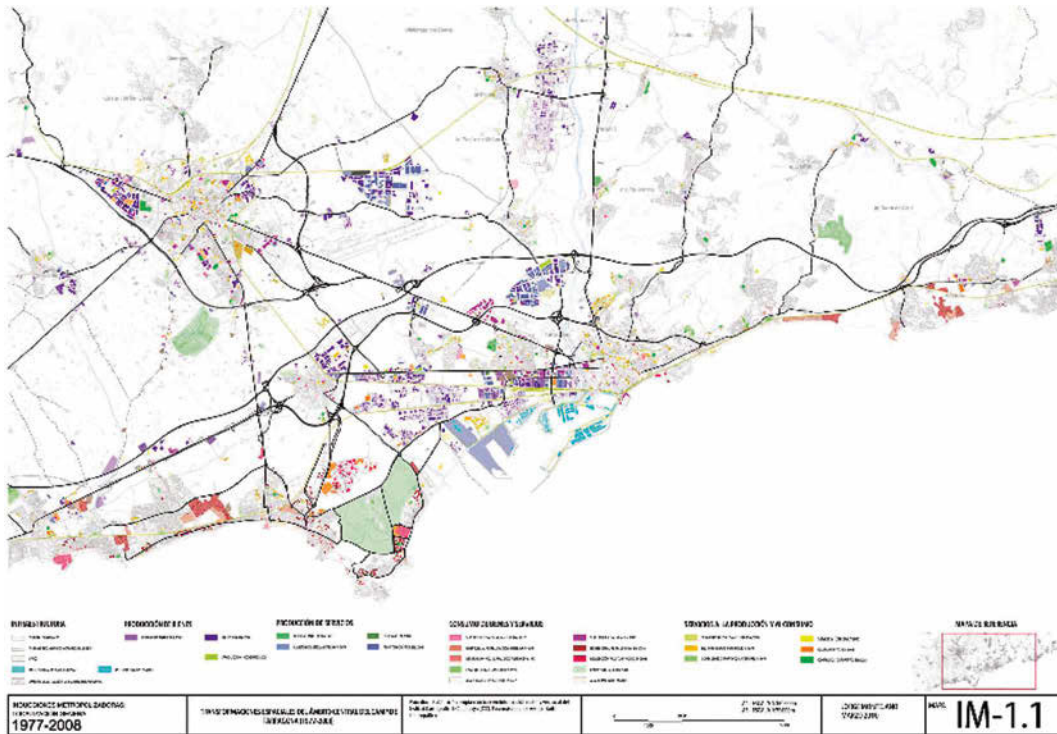


Fig. 3/ Nuevas actividades de la producción y el consumo en el Ámbito Central

Fuente: MONTEJANO (2010).

De esta manera han proliferado instalaciones de empresas cuya actividad principal será la distribución de productos acabados, así como la de servicios personales y a empresas. Esta flexibilización se traducirá en el propio planeamiento urbanístico, en las normas internas de los polígonos y en la ampliación de las tipologías de los contenedores.

En el caso de los «ejes productivos» configurados a lo largo del tiempo, puede apreciarse una clara tendencia a la sustitución de la actividad propiamente productiva, por la de nuevos espacios del consumo. Los ejes radiales de Reus, como los de Tarragona hacia Vila-seca y de ésta hacia Cambrils, muestran la aparición de esas nuevas actividades, buscando ahora la máxima accesibilidad territorial.

La carretera T-11 de Tarragona a Reus, la N-340 entre Tarragona y Vila-seca, y la A-7 a la altura de Vilafortuny, son ejemplos de lo que se ha denominado «carretera mercado», elementos críticos por su funcionalidad para la armadura territorial.

Una buena parte del desplazamiento de la actividad industrial hacia los servicios es el resultado de nuevas formas de la actividad productiva, basada en el incremento de valor mediante el aumento del peso de las tareas previas y posteriores a la fabricación. Se producirá así la reducción del tamaño de locales y parcelas, y la emergencia de empresas de escaso valor añadido agrupadas en «las periferias», que albergaran empresas cuaternarias (servicios a las empresas) en detrimento de la fabricación y de la manufactura y una creciente ósmosis entre una parte del terciario y la industria.

### 3.2. La distribución de bienes

Hasta antes de mediados de los setenta, la mayoría de las actividades logísticas se localizaban en las inmediaciones del puerto o se realizaban en el interior de las instalaciones de las empresas. En cambio, hacia finales de la primera década del s. XXI la situación es muy distinta, con un enorme aumento de espacios diseñados específicamente para ellas.



Seguramente este cambio tendría que ver con la voluntad y la previsión del desarrollo, por parte de los agentes del Camp de Tarragona, de un papel preponderante como gestor de los excedentes del puerto de Barcelona, basado en las infraestructuras viarias de carácter territorial, de la ampliación del puerto, con un incremento importante en el volumen del comercio internacional y de la siempre anunciada reforma ferroviaria. Así se desarrolla el Centro Integral de Mercancías que promovió CIMALSA, y se prevé el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Tarragona, en avanzado estado de tramitación administrativa. Antes de esta estrategia regional, los cambios ocurridos reflejan la sustitución de algunas actividades productivas por actividades propiamente logísticas. Son los casos de los polígonos Camp Clar de Tarragona, y del Polígono Industrial de Constantí.

Quizás en este tipo de actividad aparezca más clara la tendencia a buscar localizaciones sinérgicas, resultando ventajosas las de los polígonos aislados sobre los ejes viarios principales por mayor disponibilidad de suelo, o por la proximidad a los enlaces viarios.

Con la temprana instalación (finales de los 1980) de PRYCA en la intersección de la A-7 con la T-11 (Carretera Tarragona-Reus), comenzó un nuevo modelo de distribución de bienes, de cara a la reducción de los costes, estrategia luego adaptada por las empresas de menor tamaño. En el polígono RiuClar podemos encontrar así varias empresas dedicadas a la venta y exposición de mobiliario, que comparten el sector con otras actividades productivas o de servicios.

Los polígonos industriales existentes han respondido, por tanto, a la transformación de los hábitos de consumo, convirtiéndose en una especie de centros de producción y consumo, constituyéndose en polaridades generadoras de importantes flujos de la movilidad privada.

### 3.3. El consumo

Hasta los inicios de los años ochenta la red comercial era la venta al por menor, integrada por tiendas y mercados de barrio, almacenes y algún supermercado o tienda especializada, básicamente localizados en los cascos urbanos.

A la introducción y adopción de nuevas modalidades comerciales (hipermercados y grandes centros, la franquicia y las galerías), reestructuración y modernización de los comercios y

aumento de la densidad de la oferta en el Ámbito Central, se le suman el importante crecimiento de los potenciales consumidores y un aumento en el índice de motorización, coincidiendo además con un aumento sostenido del PIB y la construcción de nuevas infraestructuras viarias.

Así, las transformaciones demográficas y económicas fueron seguidas por una transformación social, que modificaría las pautas de consumo.

Los tipos de espacios de la innovación del consumo podrían resumirse así:

- a) Nuevas piezas comerciales sobre los ejes viarios principales. Al gran centro comercial se sumaran dotaciones privadas como la restauración, la hostelería, los servicios de venta y reparación del automóvil, etc. Los ejes más transitados (N-340, T-11, y autovía A-7 entre Vila-seca y Cambrils), verían en estos veinte años aparecer instalaciones comerciales apoyadas en la vialidad.
- b) Transformación de piezas productivas sobre las carreteras principales en espacios plurifuncionales o «mixtos» (producción+consumo+equipamiento). La fábrica-tienda, sería representativa de éstos.
- c) Grandes y medianas superficies comerciales dentro de los cascos urbanos, en la tradicional competencia entre Reus y Tarragona, orientados a un ámbito espacial y social específicos, como graves amenazas a las redes comerciales locales tradicionales.
- d) «Estandarización» de los comercios especializados en las calles principales de los centros urbanos, sobretodo del vestido y del calzado, en cadenas comerciales, frecuentemente bajo la modalidad de la franquicia, muchas veces homogenizándose formal y funcional. Es la estructura comercial de proximidad, que sigue vigente, muchas veces asociada a la peatonalización del espacio viario.
- e) Aparición del centro comercial fuera del casco urbano, una de las últimas grandes transformaciones y de mayor impacto territorial. El centro comercial Les Gavarres, inaugurado en 1997 sería un ejemplo, como lo será en breve ya confirmada, de IKEA sobre el mismo eje cívico de la T-11.
- f) Nuevos espacios de consumo adosados a los polígonos industriales o a los nuevos contenedores de la actividad logística, como suelo y techo terciario (Parques de Servicios), en contigüidad a los núcleos urbanos (La Roureda en Reus, o el Polígono Tecnológico y de Servicios L'Alba, en Vila-seca).

- g) Espacios de ocio como una actividad más del consumo. Los centros comerciales establecen estrategias competitivas, convirtiéndose en nuevos espacios de ocio, que ofrecen actividades recreativas, de ocio y del reposo.

### 3.4. Los equipamientos

El cambio de escala en los campos productivo, comercial o logístico, también ocurre en los equipamientos. Hasta la reciente «explosión de la ciudad», la mayoría tenía carácter local y se localizaban en los cascos urbanos. En las dos grandes ciudades aparecían diseminados por barrios o zonas específicas, del centro a la periferia, o en los cascos urbanos y sus bordes en otros casos.

Como para el resto de Catalunya, el período de la restauración de los Ayuntamientos democráticos fue clave para la «reconstrucción de la ciudad», con la creación de espacios libres y equipamientos de todo tipo para mejorar la ciudad heredada. Después, la mayor parte de las nuevas operaciones se realizaron en las ciudades costeras (sometidas a fuertes demandas de carácter estacional) o en los barrios dormitorio deficitarios, como respuesta a la demanda ciudadana que no tenía fácil acceso a los servicios de las ciudades principales.

Todavía hoy la mayoría de los equipamientos son de carácter local, por lo que hasta el momento no puede hablarse en propiedad de una red territorial. Las excepciones son equipamientos de mayor tamaño (Fundació Pere Mata, Feria de Muestras de Reus, Universidad Laboral de Tarragona, Campus Universitario y Parque Tecnológico Ses Celades (Tarragona), Campus Universitario de Reus, Hospital Juan XXIII de Tarragona, Hospital de Reus, Parque Tecnológico de Reus) y juegan un papel de polaridades importantes, generando itinerarios y flujos en todo el ámbito.

## 4. Movilidad rodada. Los flujos de la creciente integración territorial

Si bien los estudios de movilidad hasta la fecha se refieren a todo el Camp de Tarragona y no a su Ámbito Central, y solamente a la movilidad obligada (trabajo y estudio) —cada vez resultan más importantes otros tipos de movilidad: compras, ocio...— trataremos de resumir los grandes trazos de la situación actual. También se ha de tener en cuenta en este territorio el carácter estacional del turismo, por lo que resulta decisiva la época de realización de la encuesta de tráfico correspondiente.



FIG. 4/ Intensidad de los tránsitos intermunicipales EMO 2001

Fuente: EMO 2001 IDESCAT.

La encuesta de movilidad de 2001 ya detectaba un incremento del número de desplazamientos por persona y día, consecuencia, entre otras causas, del incremento de los puestos de trabajo localizados y del porcentaje de población ocupado. La mayor dispersión de las actividades sobre el territorio supone incrementar las distancias a puestos de trabajo, fenómeno que va creciendo progresivamente, y es otra señal inequívoca de la metropolización del territorio. Obviamente, también influyen la mejora de la red viaria, el incremento de la motorización y la mejora del transporte público. Entre 1981 y 2001 los desplazamientos intermunicipales prácticamente se duplicaron, resultando que el 70% son intramunicipales.

El Tarragonés era la comarca que generaba más desplazamientos internos, unos 100.000 viajes/día, y la que más desplazamientos externos atraía, unos 25.000, de los cuales un 26% eran externos al Camp de Tarragona. En el Baix Camp, los viajes internos eran aproximadamente 70.000, pero destacaban los desplazamientos a otras comarcas, en torno a 14.000, básicamente hacia el Tarragonés, en concreto, en la relación Reus-Tarragona. También son importantes las relaciones con el Área Metropolitana de Barcelona y el Baix Penedés, que explican los procesos de integración regional.

Los resultados de la encuesta de movilidad cotidiana EMQ 2006, y que hace referencia tanto a la movilidad obligada como a la no obligada, explican que en el Camp de Tarragona este último tipo de movilidad tiene un mayor peso en los desplazamientos por ocio (el componente específico del turismo y los viajes asociados que genera).

En términos relativos, Tarragona y Reus son las ciudades que más desplazamientos internos generan (91% y 81% respectivamente) mientras que Salou y Vila-seca son las que más se relacionan con otros municipios del Ámbito (25% y 21% respectivamente).

En términos absolutos destacan los desplazamientos intermunicipales dentro del Ámbito con origen en Reus (más del doble de los generados en Tarragona) y que se siguen dirigiendo fundamentalmente hacia Tarragona (82.000 viajes semanales), Salou (38.000), Cambrils (33.000) y Vila-seca (19.000).

Se producen 1,8 millones de desplazamientos de media en día laborable, y 11,0 millones semanales en el conjunto del Camp.

El 72,5% de la totalidad de viajes se produce dentro del propio municipio, porcentaje no muy diferente a los resultados del 2001, aunque entonces sólo se consideraba la movilidad obligada. Ahora, la movilidad ocupacional puede cifrarse en un 42,4% del total de los desplazamientos, produciéndose un incremento de la movilidad personal, representando el vehículo privado un 90% y el transporte público un 10%.

Los principales flujos exteriores son al ámbito metropolitano de Barcelona, con 100.000 desplazamientos diarios.

En relación a los desplazamientos internos a nivel comarcal, nuevamente destaca la relación entre el Baix Camp y el Tarragonés, consecuencia de la relación Tarragona-Reus, con 107.000 desplazamientos diarios.

Ambas son por otra parte las comarcas de mayor concentración, y a la vez las que más desplazamientos generan (427.000 y 500.000 respectivamente).

## 5. Las propuestas de planeamiento supramunicipal

### 5.1. Un diagnóstico de los problemas del Ámbito Central

El ámbito central, por su dimensión poblacional y económica, es la segunda región urbana de Catalunya. Como territorio sometido a un fuerte y reciente proceso de metropolización, es creciente la integración funcional entre sus núcleos, la dispersión y fragmentación urbana,

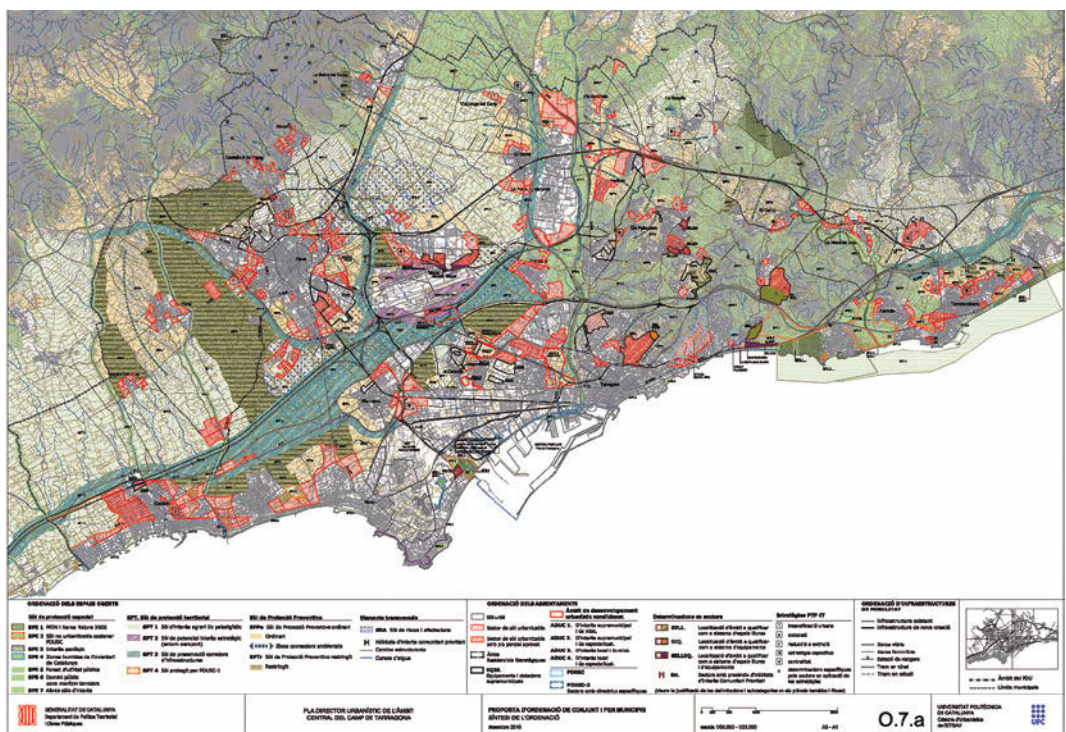


Fig. 5/ El Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central (aprobación inicial 2010)

Fuente: PDUACCT 2010.

y los cambios en las pautas sociales en el uso del territorio.

Las progresivas características metropolitanas se dan fundamentalmente en el sector central, integrado por las ciudades de los territorios de Tarragona (La Canonja), Vila-seca y Reus, (y en parte Constantí), extendiéndose progresivamente a los municipios próximos (Altafulla/Torredembarra) a levante del valle del Francolí, y con intensas relaciones con los núcleos turísticos costeros (Salou/Cambrils) a poniente.

En este marco, a los efectos de la ordenación urbanística podemos distinguir al menos tres problemáticas diferentes:

- a) *Las del sector central*, integrado por las ciudades mayores y núcleos próximos, en la incidencia de las previsiones sobre las nuevas infraestructuras viarias (especialmente la autovía a Montblanc) y ferroviaria (Corredor del Mediterráneo, by pass de Tarragona, Tram Camp) como respuesta a las necesidades de mejorar las conexiones con el territorio y de articulación de los asentamientos existentes y futuros.
- b) *La de los núcleos turísticos y residenciales del litoral*, a levante y poniente del sector central, como ciudades de régimen estacional, que igualmente necesitan mejorar y potenciar su estructura urbana y de los servicios, cuya calidad urbana y proximidad a los centros mayores motivan su creciente transformación en residencia permanente.
- c) *Los núcleos rurales tradicionales*, hoy sometidos a nuevas tensiones de crecimiento y de nueva funcionalidad, que precisan de su mejora y modernización, sin perder sus signos de identidad.

También, por su especial trascendencia para el Ámbito, la de las actividades productivas, especialmente la de las industrias químicas y petroquímicas, así como la de las principales infraestructuras del transporte a ellas ligadas, tanto portuarias como viarias y ferroviarias.

## 5.2. Ordenación de los espacios abiertos, paisaje y patrimonio

De acuerdo con la legislación catalana vigente, y con los criterios normativos básicos del vigente Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona, en el Plan Director Urbanístico del Ámbito Central, se plantean tres tipos de protección-especial, territorial y preventiva.

*Suelo de protección especial*: se contemplan los suelos ya protegidos por el PEIN y la Red Naturaleza 2000, el Plan Director del Sistema

Costero (PDUSC), los de interés geológico, las zonas húmedas, los suelos de la zona marítima terrestre, los espacios forestales de utilidad pública y otros suelos de especial interés.

*Suelo de protección territorial*: los suelos de interés agrario y/o paisajístico de primer nivel, los de potencial interés estratégico, los necesarios para la preservación de los corredores de infraestructuras, y los suelos costeros protegidos por el PDUSC-1.

Las superficies afectadas por la presencia de un hábitat de interés comunitario prioritario (HIC) habrán de ser validadas en la evaluación ambiental de los instrumentos de plan general o del planeamiento derivado correspondientes.

También, los suelos considerados como de riesgos y afectaciones, que tienen un carácter transversal, pudiendo pertenecer a cualquiera de los tipos de protección previstos.

*Suelo de protección preventiva*: se distingue entre los de carácter «ordinario», no sometidos a protecciones específicas, y los «restringidos», por las determinaciones de los planeamientos municipales vigentes o del propio Plan Director, en atención a su interés ambiental, natural y/o forestal, o a su posible papel corrector o «defensivo» de los suelos de protección especial.

Los «ejes conectores ambientales», a desarrollar en los futuros planeamientos urbanísticos sobre este tipo de suelo, tienen como función la de facilitar la relación entre los espacios protegidos de diferente nivel, y estarán integrados al menos por las superficies de obligada cesión pública, configurando un eje en el sentido geográfico.

Las áreas de «suelo restringido», no podrán incorporarse como suelo urbanizable en los futuros planeamientos municipales hasta que el suelo urbano, urbanizable y de protección preventiva «ordinario» del correspondiente término municipal, se haya agotado en un 75% de su extensión, excepto en el caso de que por parte de la Administración responsable de la ordenación territorial y urbanística de Catalunya considere necesaria su ocupación y/o transformación, para usos y actividades no localizables por sus características en el suelo urbano o resto del suelo urbanizable municipal.

## 5.3. Ordenación de las infraestructuras viarias

Para dar respuestas tanto a las necesidades de accesibilidad como de ordenación urbanística relacionadas con el sistema viario existen-



te, el Plan Director propone las siguientes intervenciones:

- a) Crear un único corredor de infraestructuras viarias arteriales, integrado por la actual autopista AP-7 y por un nuevo trazado de la autovía A-7, a lo largo de todo su recorrido por el ámbito central, que debiera ser en un futuro el gran colector de todas las conducciones principales de las infraestructuras de los servicios.  
Esta propuesta, además permitiría liberar de este tipo de tráfico el recorrido más urbano de la actual A-7 e integrar tramos cuyas características de trazado sean adecuadas como partes de un eje cívico articulador de las tramas urbanas a lo largo de su recorrido.
- b) Construir la Autovía de Montblanc (en vías de ejecución) que permitirá reforzar las relaciones con el norte de el Camp, especialmente con la ciudad de Valls, hoy confiadas a la antigua N-240.
- c) Completar el eje viario de San Ramón, como plataforma para un bus-exprés que conecte la capital provincial con la excéntrica y distante estación del TAV.
- d) La conexión viaria del Puerto de Tarragona y su futura ZAL superando su actual configuración en cul de sac, evitando el tráfico urbano (y turístico) entre el frente costero del municipio de Vila-seca y el corredor viario actual.
- e) Especial atención tanto a la vialidad intermedia de carácter territorial como a los ejes viarios locales que tienen un posible papel estructurador, y que han de jugar un importante papel entre el viario arterial y las tramas viarias locales.
- f) Para el posible arco viario Reus-Perafort-Torredembarra, mejorando o reformando carreteras y caminos locales existentes, los proyectos deberán ordenar sus características a su condición de vía de velocidad reducida, incorporando medidas para garantizar la compatibilidad entre la movilidad motorizada y la no motorizada.

#### 5.4. La reordenación del sistema ferroviario

La entrada en servicio de la línea del TAV Madrid-Francia por Barcelona, y de su estación «Camp de Tarragona» en La Secuita, a 12,6 Km. de Tarragona y 18,2 km de Reus, supone la apertura de enormes oportunidades para el desarrollo socioeconómico del Camp y evidencia las dificultades de acceso a la nueva estación desde la conurbación.

La construcción en curso del nuevo Corredor del Mediterráneo, desde Valencia y Castellón por el sur de Reus y de su Aeropuerto, hasta su encuentro con aquella línea en las inmediaciones de la citada estación, permitirá la desafectación del actual trazado de la costa entre Cambrils y Salou —una oportunidad para la reordenación urbana de estas dos ciudades— así como la aparición de una nueva estación en las proximidades del Aeropuerto y de la carretera N-420, entre Tarragona y Reus (T-11).

Por la posición mucho más central de esta futura estación, y por las posibilidades que se derivan de la prevista reforma de la fachada ferroviaria de Tarragona —de eliminación del trazado litoral y de su traslado en túnel por el norte de la ciudad— parece razonable convertir esta nueva estación de ferrocarril en la verdadera estación intermodal del Camp, en la que podrán concurrir los trenes de altas prestaciones, los de cercanías, una estación internacional de autobuses, quizá la terminal sur del Aeropuerto y la líneas del previsto Tram Camp.

Esta nueva estación puede ser una importante nueva área de centralidad de la conurbación, donde coinciden todos los flujos de movilidad principales, y donde podrán desarrollarse actividades terciarias, servicios y equipamientos públicos supramunicipales.

En relación al transporte ferroviario de mercancías, además de la conexión del Puerto y la futura ZAL a la red territorial, a través de las variantes de Vila-seca y Reus, la rehabilitación de la línea Reus-Roda será decisiva para dar un nuevo impulso a la estación de mercancías del polígono industrial junto al aeropuerto (Constantí), y enlazar desde allí tanto hacia Falset y Lleida, como hacia Barcelona (Sant Vicens de Calders).

Finalmente, la demanda de movilidad intermodal entre los núcleos urbanos y los nuevos emplazamientos de las actividades productivas y del consumo, en un territorio de importante peso demográfico —incrementándose notablemente en períodos vacacionales o de fin de semana— y la reforma ferroviaria prevista —que dejará a los núcleos costeros de Cambrils/Vilafortuny, Salou y el frente de Tarragona sin servicio de transporte ferroviario— ha hecho pensar en un sistema de transporte ligero pero de alta capacidad, como podría ser el Tram Camp, una de cuyas líneas prioritarias se situaría sobre el desafectado trazado entre Cambrils y Vila-seca, para llegar desde allí a la prevista nueva Estación Central, y a las ciudades de Reus y Tarragona, pudiendo posteriormente extenderse al resto de núcleos urbanos.

### 5.5. Ordenación de los asentamientos urbanos y de los equipamientos supramunicipales

El planeamiento urbanístico vigente establece los suelos urbanos y urbanizables para cada término municipal, que con carácter general son incorporados a las determinaciones del Plan Director.

Respecto a los núcleos urbanos consolidados de carácter residencial, se trata fundamentalmente de operaciones de completamiento o mejora, o puntualmente de reforma interior, con la finalidad de adecuar las estructuras urbanas actuales a las exigencias de cualidad, eficiencia y justicia social exigibles en nuestro tiempo.

Igualmente respecto a los suelos urbanizables, sobre los que habrán de producirse los crecimientos mixtos y especializados a corto y medio plazo, y que el Plan Director recoge en la práctica totalidad, o excepcionalmente, proponiendo su ajuste o transferencia de aprovechamiento a otro sector.

También se tiene especial consideración a aquellas situaciones urbanísticas en las que se desarrollan actividades turísticas o recreativas, tan importantes en el territorio, con la finalidad de que contribuyan a la consolidación de los núcleos a los que pertenecen, superando en cuanto sea posible su carácter estacional y los déficits y conflictos que de éste se puedan derivar.

En relación a los suelos urbanos o urbanizables para las actividades especializadas de la producción y el consumo, el Plan Director presta una especial atención tanto a la problemática urbanística de los sectores químico y petroquímico —de tanta importancia como motores económicos del Camp— como a las áreas industriales o logísticas de éste, con el objetivo de aumentar su eficiencia y racionalidad en relación a la ordenación y el consumo de suelo- y en cuanto a las necesidades de infraestructuras de los servicios urbanos y de dotaciones urbanísticas.

Se presta especial atención también al patrimonio cultural, tan importante en esta parte del territorio catalán, tratando de poner en valor los innumerables elementos de indiscutible valor histórico-artístico o arqueológico existentes, pero también su entorno, como elementos fundamentales para la identidad de cada uno de los territorios.

Igualmente, a la relación de los nuevos sectores de desarrollo con las infraestructuras del transporte urbano, fomentando su uso por su adecuada posición en relación a las redes y paradas de éste, o contribuyendo a su mejora y completamiento como un coste derivado más de la urbanización del sector.

Finalmente, también a la relación de las nuevas piezas de desarrollo urbano con el sistema de los espacios abiertos, territoriales o locales, contribuyendo a su configuración y el equilibrio entre ambos.

### Ámbitos de desarrollo urbanístico condicionado (ADUC)

Además de los suelos urbanos y urbanizables previstos por el planeamiento vigente recogidos por el Plan Director, éste incorpora selectivamente algunas piezas de suelo de protección preventiva, y excepcionalmente de suelo de protección territorial (ligados a las infraestructuras), cuyo desarrollo considera imprescindible para garantizar la identidad espacial de las estrategias ordenadoras propuestas.

Como su nombre indica, su carácter condicionado está vinculado a su aceptación por parte de los municipios afectados, a la ejecución de la infraestructura (viaria o ferroviaria) de la que dependen, o de determinadas circunstancias en cuanto a las necesidades del crecimiento urbano municipal.

De esta manera se proponen nuevos sectores especializados, como el de la Estación Central, la estación de mercancías del Polígono de Constantí, el sector Cimalsa en la T-11, y nuevos sectores de desarrollo mixto, sobre el eje de la T-11, La Canonja, Rojals (Reus), los del Tarragona Sud (T-11) y Horta Gran.

Normativamente se regulan las condiciones, parámetros y agentes para el desarrollo específico de cada uno de ellos.

### 5.6. Proyectos estratégicos del Plan Director Urbanístico del Ámbito Central

Como elementos fundamentales estratégicos de la propuesta de ordenación urbanística del Ámbito Central del Camp de Tarragona, el Plan Director contiene un conjunto de esquemas de proyecto de carácter ilustrativo y no vinculante.

Los ocho proyectos estratégicos señalados serían:

- Eje Cívico de la T-11 (carretera entre Reus y Tarragona), Estación Central y Parque Deportivo.
- Eje Cívico de la carretera N-340 de Bellisens.
- Polígono Industrial sur, ZAL del Puerto y Universidad Laboral.
- Parque Fluvial del Francolí.
- Parque Fluvial del Gavà.
- Corredor Ambiental de San Ramón.
- Estación de Mercancías, Polígono Industrial de Constantí.
- Eje Cívico Salou-Cambrils.

Por su importancia como elementos articuladores entre núcleos y tramas existentes en el Ámbito Central, y como muestra del nivel de definición de la ordenación urbanística propuesta, se desarrollan aquí brevemente dos de los proyectos:

- a) Eje Cívico de la T-11, Estación Central y Parque Deportivo

El tramo de la carretera N-420, hoy T-11, entre Tarragona y Reus, ha sido siempre el eje viario

principal de relación entre ambas ciudades. Su trazo histórico rectilíneo, puntualmente alterado por el crecimiento del aeropuerto, muestra su potencia como elemento ordenador territorial.

En las últimas décadas ha sido el eje viario donde han aparecido algunos crecimientos residenciales y sobretodo, nuevos espacios productivos, de la distribución y el consumo, que son significativos del cambio de escala que se está produciendo en la conurbación entre las ciudades del Ámbito.

A la vez, es un espacio de oportunidad para la localización de nuevas actividades innovadoras, como eje de conexión entre la nueva Estación Central y las dos principales ciudades.

Una de las piezas decisivas para la configuración del eje cívico propuesto será la parte del sector de Cimalsa todavía por desarrollar, que por su posición central sería deseable reconducir hacia el uso terciario y de equipamiento, más que propiamente logístico. La otra pieza importante son los terrenos existentes entre los actuales barrios de Bonavista y Camp Clar, entre la

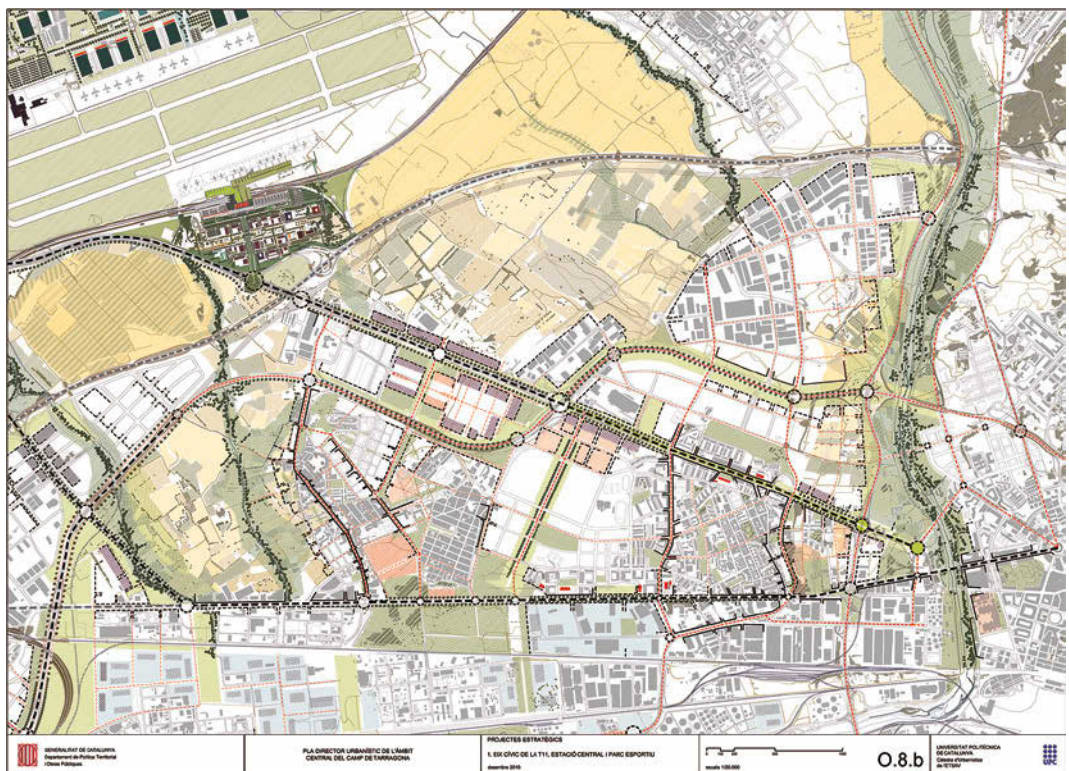


FIG. 6/ Eje Cívico de la T-11, entre el aeropuerto de Reus y el núcleo central de Tarragona

Fuente: PDUACCT 2010.



T-11 y la antigua N-340. Su frente residencial y terciario será muy decisivo para la configuración del eje cívico. En medio de estos barrios, aparece un área de oportunidad para localizar un Parque Deportivo de importante extensión y posible papel vertebrador, como equipamiento supramunicipal de referencia y eventual sede de los Juegos del Mediterráneo del 2017.

b) Polígono Industrial Sur, ZAL del Puerto y Universidad Laboral

Como ya se ha dicho, el polígono sur de las Industrias Químicas es el espacio productivo más importante y característico del sector central de la conurbación. Situado entre la antigua N-340 y el puerto, en los términos municipales de Vila-seca y Tarragona, y atravesado actualmente por los trazados ferroviarios de pasajeros y mercancías, constituye un extenso espacio de características singulares.

Como puede verse en el gráfico adjunto, todavía queda una importante extensión vacante, que sería aconsejable desarrollar con nuevas instalaciones industriales. En función de las necesidades de las empresas presentes, sería

conveniente determinar qué subsectores dentro del polígono pueden admitir otros usos industriales compatibles, no necesariamente químicos, como la industria limpia o «de escapara-te», por ejemplo en los frentes de la N-340.

La construcción de dos vías de servicio paralela a la actual C-31b, permitirá la salida del tráfico del polígono hasta la A-7, sin interferir con el tráfico turístico. Como consecuencia de la reforma ferroviaria propuesta, el tramo del actual ferrocarril Tarragona-Salou que discurre por dentro del polígono sería exclusivamente para mercancías, ofreciendo una mayor seguridad a las industrias y la posibilidad de una mejora funcional, al poder disponer de zona de cara y descarga propias.

La existencia de un equipamiento tan importante como la antigua Universidad Laboral entre el polígono y el puerto, rodeada por usos industriales y logísticos, aconseja, además de reforzar las medidas de protección de sus instalaciones, garantizando el acceso y continuidad con la ciudad, la posibilidad de su destino como equipamiento supramunicipal a la formación e investigación en el campo de la industria química, la logística y el transporte marítimo.

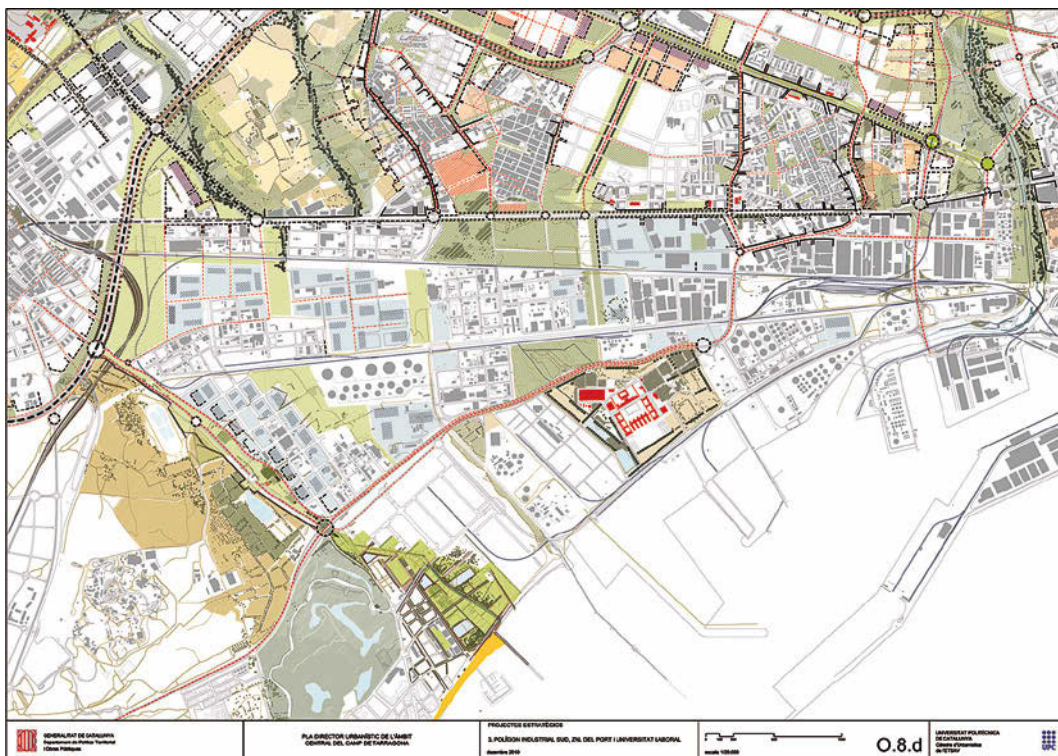


Fig. 7/ Eje Cívico de la N-340 entre Vila-seca y el núcleo central de Tarragona

Fuente: PDUACCT 2010.



## 6. Algunas dificultades en la gestión del planeamiento supramunicipal

Las características de la actual situación territorial y los problemas más relevantes en el orden de su configuración espacial como región urbana sostenible anteriormente descritos, a nuestro juicio dejan fuera de dudas la necesidad de un planeamiento urbanístico supramunicipal como el que representa el Plan Director del Ámbito Central actualmente en trámite de aprobación.

Sin embargo, para la aprobación definitiva del Plan y su posterior gestión, tanto a nivel supra o intermunicipal como de los propios municipios, no son ajenas a algunas dificultades de diverso orden, dibujando un difícil panorama para el Plan y la salida de la actual crisis.

He aquí algunas de estas dificultades:

### a) *Planeamiento supramunicipal vs autonomía urbanística municipal*

Quizás el papel que el urbanismo ha jugado, tanto en sentido de progreso social, como de mecanismo financiero para las administraciones locales, no siempre legítimo, hace que los Ayuntamientos sean especialmente celosos de su autonomía urbanística y que no siempre acepten propuestas que vienen de una Administración superior, poniendo la cuestión en términos de planes *bottom up* frente a los *up down*, no siempre fáciles de coordinar dados los intereses muchas veces contrapuestos entre municipios y entre los electos municipales de partidos diferentes.

Y ello, no sólo en cuestiones que puedan afectar al *land use* sino también a cuestiones de carácter general que puedan afectar a los asentamientos urbanos.

Un caso especialmente significativo ha sido la rebelión planteada por algunos Ayuntamientos frente al obligado contenido del Plan respecto a protección civil en relación a los riesgos asociados a las instalaciones y transporte de materias peligrosas, mera transposición de la normativa sectorial, que ha producido el rechazo del plan y una nueva tramitación del mismo para la aprobación provisional.

### b) *El posicionamiento de algunos agentes económicos en relación al planeamiento*

La trascendencia económica de las industrias químicas y petroquímicas radicadas en el terri-

torio y la importante extensión y especialización funcional de sus actuales asentamientos e instalaciones, seguramente hace adoptar un papel a la defensiva a sus administradores frente al Plan, sin entender que, sin afectar a su funcionalidad y perspectivas de desarrollo, sus respectivos asentamientos no pueden quedar al margen de la ordenación de la ciudad en la que están enclavados.

Igualmente, los grandes propietarios de suelo o promotores inmobiliarios, que, al margen de la defensa de sus derechos y aspiraciones, debieran entender la necesidad de hacerlos compatibles con el proyecto global de ciudad, en el que los sectores de desarrollo habrán de compatibilizarse con las características de localización, orografía, preexistencias, etc. del soporte, así como configurar los usos e intensidades de acuerdo con aquellos y con los objetivos y programa del proyecto supramunicipal.

También, desde la singularidad funcional y administrativa del Centro Recreativo Turístico «Port Aventura», que al margen de la legislación y normativa que lo ampara, no puede convertirse en una isla al margen de la ordenación urbanística de conjunto, tanto por su importancia económica para este territorio como por su impacto en su funcionamiento. Sobre todo, en la perspectiva del proyecto Barcelona World a desarrollar en su ámbito, como alternativo por parte de la Administración Catalana al denominado Eurovegas previsto para Madrid, por su incidencia en la demanda futura de movilidad y de suministros.

Finalmente, la propia Autoridad Portuaria, o la institución a nivel nacional de aeropuertos (AENA), que forman parte de la Administración estatal, cuyas instalaciones tienen una enorme trascendencia económica, funcional y medioambiental, por lo que no pueden quedar al margen del modelo territorial y de su ordenación urbanística.

### c) *La fragilidad de la Administración medioambiental del territorio*

Finalmente, otra de las dificultades en la aprobación del plan ha sido la debilidad de la Administración medioambiental a la hora de defender alguna de sus determinaciones incorporadas al Plan y protestadas por algunos de los Ayuntamientos implicados.

Nos referimos a una cuestión espacialmente «transversal», como son los Hábitats de Interés Comunitario, prioritario o no, que si bien tienen un soporte en uno u otro término muni-

cial, debieran tener un status para su conservación que permitiera permanecer fuera del tráfico inmobiliario a las piezas de suelo en el que están enclavados.

Las presiones de la propiedad del suelo y de los Ayuntamientos que ya tenían planeamiento de desarrollo en curso sobre alguno de aquellos sectores, han hecho que el Plan sólo haya podido considerarlos indicativamente en su localización, aplazando su delimitación y consolidación administrativa al planeamiento derivado.

Ciertamente, la incidencia de la crisis financiera desatada a partir del 2007 en el desarrollo territorial será muy importante, aplazará algunos de los proyectos estratégicos del plan y la dinámica de las transformaciones previstas. Sin embargo, y para la salida de la crisis, hay un reto en la agenda de este territorio que es la celebración en su ámbito central de los Jue-

gos del Mediterráneo en el verano del 2017. Ello significa que en estos momentos, aún en la ausencia de las necesarias inversiones, debieran estar haciéndose la planificación y los proyectos necesarios para el adecuado desarrollo del evento previsto.

En este sentido, los proyectos del eje de la T-11 entre Tarragona y Reus, de la estación central intermodal, de los equipamientos deportivos previstos entre La Canonja y Bonavista, así como alguno de los sectores residenciales centrales (Pou Boronat?, La Canonja?) para su destino temporal como Villa Olímpica, debieran estar preparados para la salida de la crisis.

Piezas fundamentales para el día de después del evento, para la consecución de un territorio sostenible y equilibrado en su Ámbito Central, punto de partida de la formación de la metrópoli territorial del Camp de Tarragona.

## 7. Bibliografía

- AA.VV. (2010): *Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona*. Generalitat de Catalunya. Càtedra d'Urbanística ETSAV. Barcelona.
- DEL AMO BENITO, R. (2003): *Transformaciones económicas y cambios sociodemográficos en el espacio de conurbación Tarragona-Reus (1960-1996)*. Tesis Doctoral. Universitat Rovira i Virgili.
- FONT ARELLANO, A. (ed.) (2012): *Patrons Urbanístics de les Activitats Econòmiques a la Regió Metropolitana de Barcelona*. IET. Barcelona (catalán e inglés).
- LLOP TOUS, I. (2002): *La industrializació de Tarragona (1957-1971) i les seves circumstàncies*. Arola, Tarragona.
- MONTEJANO ESCAMILLA, J. A. (2010): *Metropolización del territorio y regiones urbanas intermedias: El caso del Ámbito Central del Camp de Tarragona 1977-2008*. Tesis Doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). Barcelona.
- SABATÉ BIEL, J. (ed.) (2008): *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre. Camp de Tarragona: proyectos para una nueva configuración territorial*. Máster en Proyección Urbanística. UPC. Barcelona.
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. (2009): «Un campo de cosas urbanas», en AA.VV. *Un urbanismo docente*. Universidad del País Vasco. San Sebastián.