

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

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

Vol. LIII, N^o 209, otoño 2021

Págs. 721-740

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.209.07>

CC BY-NC-ND



Vías y entrevías: atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

Juan Manuel ZAGUIRRE-FERNÁNDEZ

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

RESUMEN: Estudio de la forma urbana y de sus estructuras en interés por comprender lógicas fundacionales, evaluar el impacto de episodios y fenómenos urbanísticos y desvelar atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona, reconociendo la *dualidad* entre una periferia marcada por marginalidad e infraestructuras y una ciudad que se ocupa de la racionalización de su centro. Descripción y análisis de la transformación de un territorio que acometió su ocupación apoyándose en trazados que no le eran propios y que ocasionaron un intervalo de exclusión urbanística y de cómo las posibilidades urbanas arraigan entre estos conflictos. El trabajo examina la planificación urbana como reflejo de cambios sociales y tecnológicos impulsados por políticas de expansión y desarrollo que marcan este crecimiento. Concluye reconociendo el despliegue de nuevos tejidos socioeconómicos, reivindicando el proyecto urbano pendiente para esta periferia industrial.

PALABRAS CLAVE: Vías y Entrevías; Infraestructuras, Forma general de ciudad; Industrialización, Tarragona.

“Vías y entrevías”: attributes and commitments of the industrial district of Tarragona

ABSTRACT: This paper presents an analysis of the form and structures aiming to understand the foundational logics, assessing urban events impacts and phenomena, and revealing Tarragona industrial districts attributes. It recognizes the *duality* that has been caused

Recibido: 03.10.2020; Revisado: 10.05.2021

Correo electrónico: juanmanuel.zaquirre@urv.cat; N^o ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0914-1622>

El autor agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Agradecimiento del autor al Catedrático de Urbanística Dr. Josep PARCERISA I BUNDÓ por su audacia y generosidad académica. A los compañeros profesores e investigadores del *Centre de Recerca Urbana del Camp* (CRUC), al profesor Dr. Jordi SARDÀ I FERRAN por su sincero y constante ánimo.

between a periphery marked by infrastructures determination and their marginal condition, and a city that, traditionally deals with its urban center rationalization. It also describes the transformation of a territory that has achieved its occupation supporting itself on the strength of unrelated layouts and which would have procured urban exclusion in the space created, and analyses how urban possibilities are taking root amidst these conflicts. It examines the initiatives of urban planning as a reflection of the social and technological changes, boosted by the expansion and development policies that marked this period. The article concludes with the recognition of how socioeconomic structures have been deployed in this territory, vindicating the Tarragona pending urban project for this industrial periphery.

Keywords: Vías y Entrevías; Infraestructuras; City General Form; Industrialization; Tarragona.

1. Introducción

Reflexionar en torno a este extenso y complejo territorio del *Camp* de Tarragona conlleva, implícitamente, preguntarse sobre el papel de sus ciudades, y es precisamente aquí dónde radica el matiz de esta investigación condensada en este artículo. Que no consiste tanto en analizar el papel de sus ciudades, sino en cómo se han relacionado —y se siguen relacionando— entre ellas. Históricamente esta proximidad de intereses ha generado unas tensiones que han producido —y siguen produciendo— una geometría muy particular en el diseño y construcción de la forma urbana general de sus ciudades incluyendo; polígonos industriales, infraestructuras, equipamientos educativos y turísticos, etc., que constituyen —en conjunto— esta realidad tan poliédrica del *Camp* de Tarragona de la que:

“evidentemente no se puede dar una respuesta lineal ni sobre sus límites ni sobre el concepto. Como toda delimitación antigua es abstracta y, como tal, indefinida” (ANGUERA, 1995).

Atendiendo a estas tensiones, podremos reconocer la escenografía compleja y oculta en la que se ha producido la construcción de la periferia industrial y desarrollista de Tarragona ciudad y, por extensión, la del área más central del *Camp* de Tarragona. A través de esta mirada específica se pretende desmitificar una identidad marginal arraigada que —a lo largo de doscientos años— acumula toda suerte de actitudes y responsabilidades caracterizadas por implantaciones dispersas y superpuestas. Con el propósito de mostrar,

con ello, una sistema urbano más próximo, repleto de un arsenal de estímulos y dispuesto a conciliar e incorporar otras miradas analíticas, y motivar un espacio compartido por todos los actores necesarios en este proceso, interpretando las huellas que la gran transformación ha grabado en este terreno y descifrando los entresijos de una vecindad incómoda pero necesaria, distante pero cercana a la vez, peligrosa pero rentable, ignorada pero siempre considerada, latente pero intencionadamente atenuada.

Las vías, el espacio “entrevías”¹ y las primeras intuiciones de ordenación en los sesentas que sirvieron para tramar —y luego zonificar en los ochenta— no han satisfecho las expectativas de abrir un nuevo ciclo urbanístico en el *Ponent* de Tarragona, tal y como ya precisó el Catedrático de Urbanística Josep Parcerisa hace más de veinte años. La iniciativa de este trabajo también obedece a un interés en desvelar, desde el manejo del análisis de la forma y de sus estructuras, la oportunidad urbana que ofrecen los procesos de formación y posterior digestión de fragmentos industriales, en el umbral de la periferia de las ciudades, entre trazados infraestructurales (vías) y huecos intraestructurales (entrevías). Un gran potencial de posibilidades urbanas para equilibrar, en el caso de Tarragona, el largo y tenso pulso entre ciudad y periferia, “episodios en los que cristaliza una determinada forma de ciudad” (PARCERISA, 1986) y en la búsqueda de

“las relaciones entre las cosas urbanas de la ciudad, más allá de las lógicas de flujos y sistemas, convirtiéndolas en materia de trabajo” (SOLÀ-MORALES, 2006).

¹ Espacios de condición periférica e intra-estructural que han sido objeto de procesos, usos, funciones o formas que tienen lugar entre trazados de diversa índole tecnológica (FF.CC., autopistas, carreteras). Este trabajo se refiere a estos espacios —en general y en términos figurados— como

«entrevías», y utilizará el topónimo «Entrevías» cuando hace referencia al nombre del polígono industrial que se considera como la primera gran etapa industrial tarraconense (1956-1965) y —por extensión— a este espacio industrial de condición periférica y entrevías de la ciudad de Tarragona.

No es una investigación sobre planes, pero sí se apoya en ellos para construir su discurso.

La maduración de este trabajo viene dada —en gran medida— por el acarreo de materiales y conocimientos acopiados en el tiempo para identificar y comprender los periodos, instantes y voluntades por los que se forja una forma general de ciudad en la periferia entrevistás de Tarragona, contribuyendo a proporcionar un enfoque alternativo —desde una orientación posibilista— de una organización urbana asequible, basada en trazados y asentamientos cautivos por un estereotipo periférico e industrial en el que también emerge una identidad urbana, estructurada desde la desarticulación urbanística y estimulada por la fertilidad de la riqueza formal que proporciona esta situación periférica y entrevistás. Tradicionalmente, las descripciones de este emplazamiento de la periferia de Tarragona han basculado entre la determinación de las infraestructuras y el magnetismo entre la zonificación industrial y residencial. Las infraestructuras han generado una segmentación territorial y en el tiempo, que ha beneficiado la confección fraccionada que ha llegado hasta nuestros días. La industria y la residencia han protegido la especificidad de cada una de ellas, preservando una distancia interesante² capaz de neutralizar conflictos y disponer del necesario margen de maniobra.

Este trabajo indaga sobre las incógnitas que siguen presentes y las capacidades que se mantienen abiertas en el espacio de reflexión urbanística de la periferia de Tarragona que abrió el Plan General de 1960, al intentar extender los mecanismos de ciudad al otro lado del río Francolí, y como punto de partida se plantea la reflexión en torno a los procesos urbanos en la periferia y, en concreto, la implantación industrial marginal, la residencia periférica, la expansión del puerto y las demás infraestructuras que ofrecen consistencia y estructura internas. Se consideran estos procesos como atributos urbanos para convertir este territorio entrevistás en una cuestión de racionalidad y de rigor a través de una geometría coherente que se incorpore a la forma general de ciudad. Se especula al mismo tiempo sobre el papel de esta periferia entrevistás, 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. Se trata de un ejercicio de aproximación simultánea, desde la gran escala a la pequeña escala, que destapa la multiplicidad de “cosas urbanas” (SOLÀ-MORALES, 2008) que ocurren, muchas de ellas de forma improvisada, en este espacio fabricado por adición de usos. La intención es describir un relato, con el impulso necesario, para desvelar la potencialidad urbana de este territorio entrevistás sin reducir su complejidad³, visibilizarlo y asumirlo, para hacerlo comprensible y así estar en condiciones de procesarlo sin prejuicios. Y cuando sea necesario, transformarlo. Pero entre tanto —y sin pausa— la vida urbana sigue arraigando entre estos conflictos.



FIG. 1/ Vista aérea oblicua, de oeste a este, del polígono industrial “Entrevías” y del clúster químico, el puerto y los barrios del Ponent de Tarragona.

Fuente: AVIOTEC, 2007.

2. Exploraciones, hipótesis y escenarios iniciales. Metodología

Esta investigación incorpora a su metodología un proceso de recopilación, verificación e indexación⁴ de acontecimientos históricos, económicos y sociales que se articula cronológicamente en base a episodios y fenómenos urbanos, en la ciudad de Tarragona, con suficiente nivel de inestabilidad y grado de imprecisión tipológico y morfológico que han avanzado a destiempo y que contrastan con la puesta en escena de la nueva Tarragona moderna. Por todo ello, este ejercicio de aproximación y de formulación de hipótesis en torno a la extensión

² Unas «distancias interesantes» (SOLÀ-MORALES, 1995) que hoy pueden haberse convertido también en espacios de oportunidad para la articulación urbana pendiente entre los barrios residenciales del Ponent de la ciudad y su periferia más industrial.

³ Reducir la complejidad, también la urbana, es como «utilizar un filtro que desecha lo que incomoda y lo que no pasa por el tamiz de lo conveniente» (PARCERISA, 2016), demasiada

exclusión para afrontar un mosaico donde también puede haber respeto y tolerancia.

⁴ En origen esta investigación se sitúa en un entorno reglado y tutorizado por el profesor y catedrático de urbanística Dr. Josep Parcerisa i Bundó, con el objetivo de promover una reflexión académica que se culminó con la defensa, en diciembre de 2018, de la tesis doctoral Vías y Entrevías, atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona (ZAGUIRRE, 2017), ETSAB-UPC.

industrial (FIG. 1) en el *Ponent* de Tarragona busca reflexionar sobre la posibilidad de establecer mecanismos y lógicas de articulación entre el desarrollo morfológico de la ciudad y la individualización tipológica del fenómeno urbano de carácter periférico industrial, para hacerlo comprensible más allá de la coyuntura económico-social que lo ha impulsado. En este primer momento de aproximación y exploración la investigación intuye que Entrevías debiera ser algo más que una excepción en el *Ponent* de Tarragona, pretende tomar partido en ello y tomar el pulso a esta imagen de la ciudad que –lejos de planificaciones urbanas– acometió su ocupación apoyándose sobre unas trazas (vías) que no le eran propias y que habían procurado una exclusión urbanística en el intervalo (entrevías) que ocasionaron. Pero no por esta anomalía hay que menospreciar su interés, pese a la evidencia de que Entrevías no ha sido objeto de alguno de los fenómenos urbanos por excelencia como, por ejemplo, el de la arquitectura. La urbanística italiana de los sesenta nos enseñó a apreciar la arquitectura también como fenómeno urbano (QUARONI, 1967, AYMÓNINO, 1981), como un elemento constitutivo de la ciudad. Pero, si la arquitectura hace ciudad, ¿qué les ocurre a sus fragmentos cuando no hay arquitectura?, ¿sigue estando el diseño de la ciudad en la precisión de la edificación?, ¿cómo podríamos aproximarnos a la forma de la ciudad sin un recorrido a través de la arquitectura? Son preguntas muy pertinentes cuando se trata de evaluar el potencial urbano de los fragmentos industriales en la periferia de las ciudades y ante el desafío de la desindustrialización y que marcan el camino científico y razonado que ha seguido esta investigación para elaborar las hipótesis de partida en torno a la excepcionalidad de Entrevías.

Este enfoque previo surge al poner el foco en dos exploraciones iniciales hacia este territorio: el proceso de ocupación industrial y el valor de lo no urbanizado (ZAGUIRRE, 2015). La primera nos introduce a un proceso de urbanización próximo al concepto marginal, que

“se caracteriza por ser un fragmento de ciudad producido en condiciones claramente contradictorias a las convencionales” (BUSQUETS, 1976).

Pese a ser Entrevías de carácter industrial, ¿es candidata a convertirse en un nuevo agregado urbano de condición marginal? (ZAGUIRRE & SOLÉ, 2019) De ahí que este fenómeno pudiera llegar a tratarse como una cierta modalidad de crecimiento urbano, superando la rigidez tipológica industrial tan cercana a la idea de zoning, que establece un lugar para cada cosa y cada cosa en su lugar. La segunda exploración no es más que la consecuencia directa de una

implantación industrial y residencial dispersa, de desarrollo errático y sin excesivas cesiones, que tiene pendiente el debate sobre los atributos urbanos y paisajísticos del “vacío” que han provocado. El resultado de esta actitud es una extensión y una riqueza que hoy prevalece como huella territorial escasamente alterada que reclama su protagonismo y se resiste a seguir expectante. ¿Qué papel, en el gran escenario del *Ponent* de Tarragona, tiene reservado esta extensión de terreno poco ocupado?, ¿podría llegar a ser uno de los activos principales? De la mano de estas primeras aproximaciones surge la posibilidad de identificar y determinar una interpretación dominante, como hipótesis principal de trabajo, en la construcción de esta periferia. Se trataría de la existencia de un “crecimiento inverso”, a partir del territorio hacia la ciudad y no de la ciudad hacia el territorio, hasta el punto de conseguir imprecisión entre sus conexiones viarias fundamentales y consentir escenarios de transitoriedad urbanística que siguen conviviendo en este entorno. También es posible un acercamiento teórico, ya que detrás de esta hipótesis de partida se hallan algunas de las cuestiones seminales en la formación de la ciudad que ayudan a la lectura e interpretación de aquellos episodios en los que cristaliza una determinada forma general de ciudad (PARCERISA, 1991).

Entrevías ha pasado en pocos años de ser un territorio agrícola y marginalizado por las lógicas de la infraestructura de la movilidad a ser motor esencial del desarrollo económico de la Tarragona moderna. A través de una continua reivindicación social, ha conseguido dotarse de ciertos atributos de ciudad y ha adquirido un compromiso urbano que le confiere cierta autonomía en lo económico, pero sobre todo en lo social. Este “mundo completo”, de difícil catalogación, que es el *Camp* de Tarragona, no responde a una metrópolis al uso y probablemente “su futuro feliz pasa por reconocer e inventar su propia figura metropolitana” (SOLA-MORALES, 2009). Para ello, esta investigación considera de interés examinar el talento formal de sus ciudades con el objetivo de articular y coordinar las realidades poliédricas del *Camp* también desde la fertilidad de la condición periférica (HEYNEN, 1992) e industrial. Toda hipótesis planteada en estos términos, y para el caso de Entrevías, debería demostrar la existencia de unas relaciones internas con suficiente intensidad para soportar esta relación sistémica entre sus actores. El interés radica en buscar en los momentos previos del actual “metaproyecto” del *Camp* de Tarragona la importancia de la formación de los fenómenos urbanos como articulación eficiente de la forma general de ciudad, para

luego determinar hacia dónde bascula. La imagen que percibimos de la ciudad en este sector, tras cincuenta años de planes, ha sido una gran extensión predominantemente industrial, pero salpicada de otros usos y de zonas expectantes en continua fricción, y en este contexto —y hasta el momento de esta investigación— la controversia razonada y elevada a tesis sobre la digestión de fragmentos industriales en el umbral de la ciudad sigue siendo escasa.

En esencia, esta investigación fija la siguiente senda metodológica: primero, entender la ciudad como propósito (aspiración, objetivo y finalidad) y también como proceso (pauta, ocupación y conducta); segundo, construir un discurso útil para la periferia entrevistada de Tarragona basado en una descripción precisa, avalando que la aproximación al análisis de la forma urbana sigue teniendo argumentos para responder a las aspiraciones de un territorio complejo y ante la tesitura de convertir la periferia entrevistada de Tarragona en una cuestión de racionalidad y de rigor que se incorpore a la forma general de ciudad asumiendo su origen y su protagonismo industrial —en plena convivencia— y sopesando de lo que puede prescindir y de lo que no puede desprenderse.

3. Cuatro momentos cronológicos en la construcción de la periferia entrevistada de Tarragona

La investigación se despliega en cuatro momentos cronológicos precisos que se desgranarán a continuación y que, a lo largo de doscientos años, construyen un relato sólido para este territorio, desde una lectura formal interesada y a través de la identificación y comprensión de los protagonismos que, en cada época, han concentrado el valor de una dimensión conjunta. Actores que se han convertido en invariantes históricas induciendo a una complejidad poliédrica, encadenando y completando entre ellos un registro de sucesos que se transmite por los hechos y formas que han adoptado estas determinadas expresiones. En cada uno de estos momentos cronológicos se dilucidan los fenómenos de índole urbanística puestos de manifiesto por la ciudad, asociados con la construcción de una determinada forma y de una marcada identidad que se resiste a ser ignorada, señalando así el impacto de cada uno de estos episodios en el territorio que analizamos, siendo la adición y acumulación de voluntades las que fraguan la forma en esta periferia industrial y de condición entrevistada.



FIG. 2/ Primera cartografía fiel, y en conjunto, de la estructura agraria y viaria del Ponent de Tarragona que surge de la unión de 56 planillas, a escala 1:2.000, del “Catastrón” iniciado en 1932.

Fuente: Elaboración propia a partir de la manipulación de los originales del ARCHIVO HISTÓRICO DE TARRAGONA. 2018.

3.1. Geometrías para la proximidad (1801-1880)

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 (1.500 Kms.) y unas ciudades “apretadas” por sus murallas. A la par habitadas por una población en constante evolución censal y organizada principalmente por una jerarquía de oficios pre-burguesa que abarrotaban los bajos de las viviendas hacinadas sobre calles y plazas sin empedrar. Tarragona y Reus, a finales del XVIII y principios del 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 del espíritu capitalino de Tarragona.

Esta condición es fundamental al ser la historia de Entrevías básicamente la historia de sus caminos, de la formación y transformación de estos conductos de comunicación entre Reus y Tarragona y del importante papel del puerto (H. DES VERGNES, 1890). En los tableros del trabajo cartográfico (FIG. 2) de la época, en los grabados del momento, en las crónicas y en los testimonios escritos en actas municipales y oficios administrativos tenemos las herramientas más eficaces para la reconstrucción de la génesis de un territorio que ha demostrado generosidad y posibilidades antes y después de su metamorfosis. Este interés por la exploración en el tiempo radica en determinar las ideas y decisiones, en forma de leyes geométricas y sociales, que se convirtieron en normas —la mayoría no regladas— para una condición periférica y entrevías que ha marcado su devenir. Para profundizar en el origen de esta peculiar periferia, es pertinente estudiar el efecto y las consecuencias de la específica disposición (FIG. 3) de sus infraestructuras; de sus caminos, convertidos en penosas carreteras, y

del trazado de los ferrocarriles que convergen en un punto en concreto, sobre el río Francolí, y que por razón de dicha convergencia atraparon los usos agrícolas existentes y destaparon así otras posibilidades que esta nueva configuración produjo sobre la gestión de la depreciación de estos terrenos.

O sea, la construcción de este territorio tiene como origen una “condición de trazado infraestructural”, que introdujo otra característica formal al mosaico agrícola predominante y una nueva relación espacial entre la ciudad y el territorio. En este sentido, interesa examinar la relación entre la dirección y la forma del crecimiento urbano y la posición del ferrocarril en la ciudad (GÓMEZ-ORDÓÑEZ, 1982) que en Entrevías ha supuesto una correspondencia entre ciudad y periferia poco usual. La relación entre ciudad y periferia en el caso de Tarragona es de gran fragilidad, precisamente por la existencia de un “orden inverso”⁵ en esta ligazón, y que ha venido determinado por intereses contradictorios de cada uno de los protagonistas que han actuado en este escenario complejo que es el *Camp* de Tarragona. La aproximación formal a todas las condiciones necesarias para la modernidad de la sociedad del XIX, que construye el territorio más central del *Camp*, tiene una clara componente geométrica particular, trazada a partir de las pre-existencias y por la tecnología aplicada en cada momento histórico para unir los vértices de una triangulación que dio paso a una geometría de la proximidad sin parangón y que es imprescindible para comprender el gesto de aproximación entre sus ciudades.

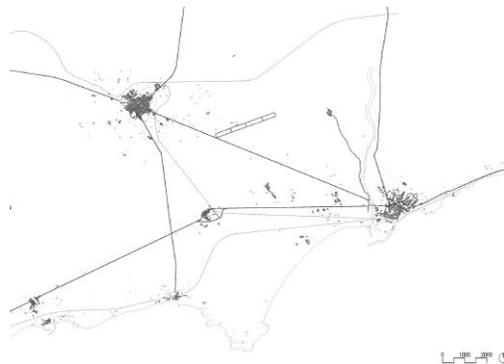


FIG. 3/ La “triangulación geométrica” ha sido para el área central del *Camp* de Tarragona un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad. Imagen gráfica del esquema viario entre Tarragona, Reus, Salou y Vila-seca en 1956.

Fuente: Elaboración propia, 2018.

⁵ Una de las hipótesis de esta investigación establece que para el caso de la expansión de la periferia en Tarragona existe un «orden inverso», es decir, la construcción de la periferia emana

desde el territorio hacia la ciudad y no de la ciudad al territorio, motivando un desarrollo en paralelo de estas dos dinámicas. Una ciudad a dos velocidades (PARCERISA, 1995).

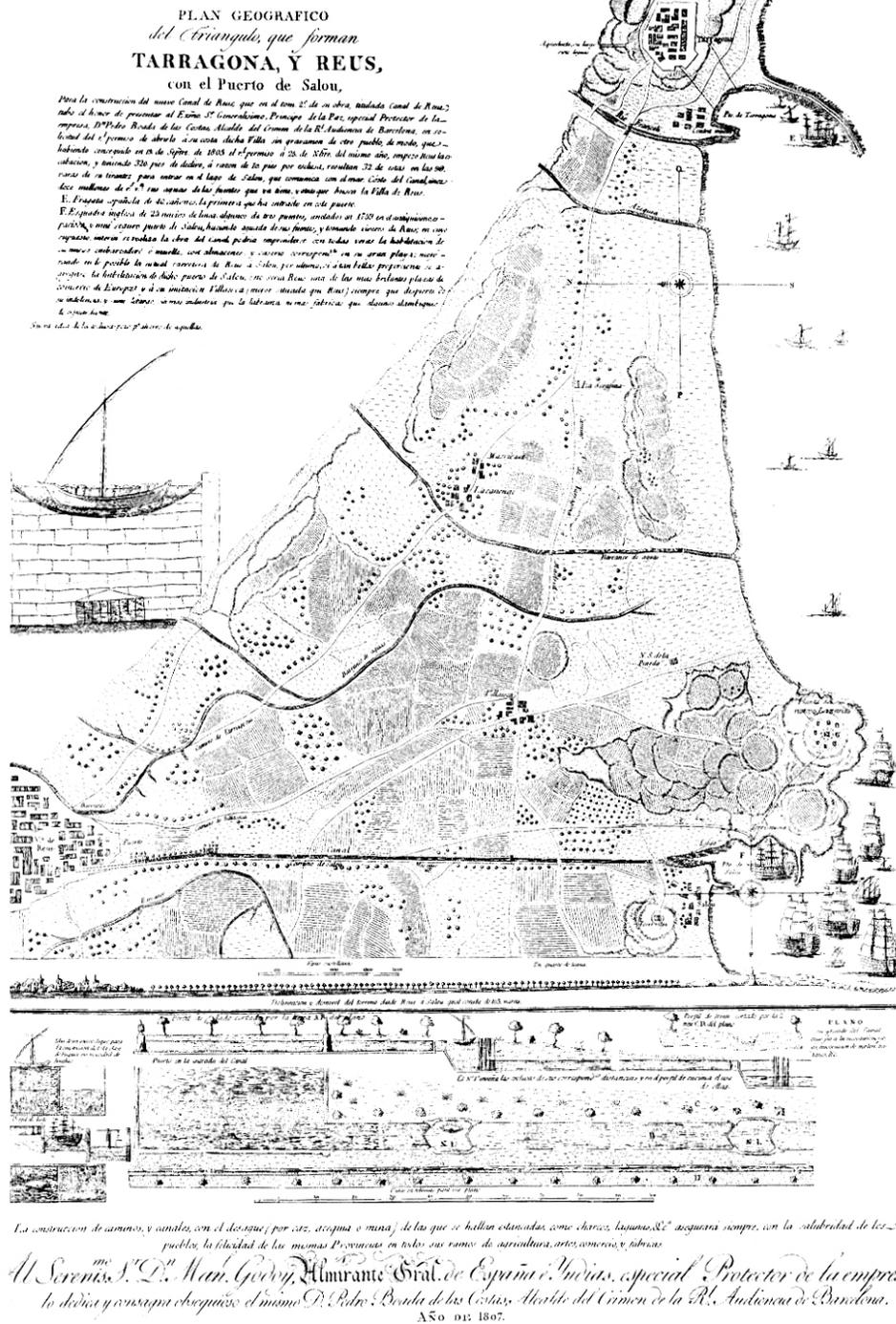


Fig. 4/ Plan Geográfico del triángulo que forman Tarragona y Reus con el puerto de Salou, conocido como el proyecto del Canal de Reus a Salou, 1807.

Fuente: ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE REUS.

Debemos diferenciar dos momentos históricos en la génesis de esta proximidad. La primera mirada triangular se produce en 1807 a partir del proyecto del Canal de Reus a Salou⁶ (Fig. 4) y tiene tres vértices claros: Reus, el puerto de Salou y el puerto de Tarragona. Intencionadamente dibuja uno solo de sus lados, el del trazado del nuevo Canal, de tal manera que su condición triangular se debe precisamente a la importancia en destacar la relación comercial que propone el proyecto, centrado más en identificar los enclaves en controversia (los vértices o puertos) que las alternativas al Canal (los lados o caminos). El plano habla de Tarragona, pero solo dibuja su puerto con suficiente detalle. En esta primera triangulación el gesto es más político que geométrico. El segundo momento histórico en la génesis de esta triangulación se produce por inacción del primero. La interesada visión triangular impulsada por el proyecto del Canal de Reus a Salou deriva en otra alternativa más posibilista, la carretera entre Reus y Tarragona. La desactivación del proyecto del Canal estaba implícita en la propia Real Orden de 24 de marzo de 1801, dando paso a la otra alternativa propuesta por la administración de Carlos IV, la construcción de una carretera. Entre 1807 y 1851 se decide la triangulación definitiva que se desarrolla en dos etapas; el proyecto y construcción de la Vía Amalia, actual T-11, y el diseño del nuevo trazado del ferrocarril (Fig. 5) entre Reus y Tarragona.⁷

El esfuerzo en el consenso, diseño y construcción de la carretera entre Reus y Tarragona (1801-1830), después de barajar otras onerosas

alternativas, resultó amortizado al capitalizar 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. Este nuevo trazado incorpora una decisión que se convertiría en trascendental 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. Más allá de decisiones políticas y circunstanciales, el hecho de mayor relevancia formal para este territorio fue la elección de la opción “curva” de trazado entre Reus y Tarragona (Fig. 5), pasando por Vila-seca.

3.2. El paisaje trastornado (1880-1959)

Al espacio entrevías del *Ponent* de Tarragona se le ha considerado tradicionalmente como un terreno lejano, pero a las puertas de la ciudad. Contemplado siempre desde la cómoda posición de una ciudad elevada y protegida a la vez, ha sido objeto de constante manipulación por los intereses creados desde la ciudad. Primero, unos intereses centrados en la necesidad de abastecer los mercados de abastos y lonjas del territorio. Este territorio, deltaico en su mayoría, de secano en sus elevaciones y de humedales en

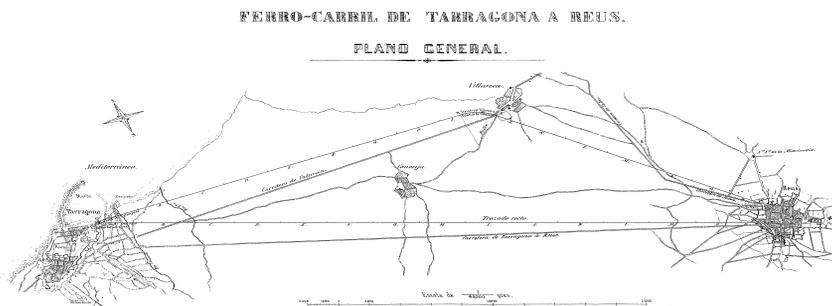


Fig. 5/ Plano General del proyecto para el “Ferro-Carril de Tarragona a Reus”. Opciones recta y curva.

Fuente: Revista Obras Públicas, 1853. Tomo I (16): 213-248.

⁶ 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 Real Orden de 24 de marzo de 1801, propone una 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. Esta iniciativa competía con la supremacía que Tarragona quería para su puerto, ocupada como estaba en esos años en

un proyecto de ampliación impulsado por la ciudad y auspiciado por la monarquía española, con promesas de habilitación del puerto para el comercio con América y Países extranjeros.

⁷ 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 que no prosperó. Una 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 kilómetros de longitud (DE ORTUETA, 2006).

las proximidades al mar, producía una gran variedad de viandas básicas, por lo que su riqueza fue troceada por la parcelación característica de cada cultivo. Pequeños fragmentos en suelo fértil, irregulares y alineados a la tupida red de acequias del terreno deltaico. Mayores extensiones ocupando los terrenos más elevados. Geométricas parcelaciones en humedales próximos a la línea de costa. Con la llegada de un abastecimiento más lejano, los campos entrevías ya no son imprescindibles para el cultivo.

A partir de los años veinte, algunos terratenientes son seducidos por las nuevas parcelaciones residenciales, por las pequeñas industrias que buscan cercanía a las infraestructuras y por mayores operaciones de carácter especulativo. Pese al creciente valor de estos terrenos, se mantiene la distancia entre la ciudad consolidada, ahora ya de forma interesada, para incrementar el reciente carácter industrial que está siendo implantado de forma paulatina en lo que hasta ahora había sido

un terreno exclusivamente agrícola. La ciudad de Tarragona reconoció en todo momento el valor estratégico de este territorio, a la vez que preservaba para su centro los valores más urbanos y representativos de una sociedad más vinculada a su capitalidad administrativa. Esta actitud incrementó la impunidad sobre las ocupaciones en torno a todo el *Ponent* de Tarragona.

Con relación al porqué de esta lejanía, la decisión de ubicar la planta de almacenamiento de CAMPSA, y pocos años antes la fábrica de Tabacalera⁸, tan próximas a la ciudad no hizo más que incrementar esa distancia que tradicionalmente había mantenido con su periferia, al otro lado del río Francolí. En 1932 esta decisión seguramente no fue casual. CAMPSA había adquirido una gran parte de los terrenos de la *Horta Gran*. Pero en esta decisión imperó más la logística y los intereses empresariales que la protección de un posible crecimiento urbano que, de hecho, no



FIG. 6/ Ortofotomapa que muestra el crecimiento de diferentes asentamientos residenciales e industriales sobre terrenos agrícolas y de condición entrevías. A la izquierda (inferior) de la imagen se aprecia la construcción del Polígono Industrial del Francolí y del barrio de Torreforta (ángulo izquierdo superior), 1965.

Fuente: ICC (INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA).

⁸ El papel que juegan estas dos edificaciones, la Tabacalera y CAMPSA, en la construcción de la periferia industrial es fundamental. La primera, con su posición, marca la que será la fachada, o límite, de la ciudad hacia el río, a la vez que determina –por su dimensión– la condición industrial de los

terrenos próximos a ella y fuera del ámbito del ensanche de 1922. CAMPSA, poco después, se posiciona claramente frente al parapeto urbano que forma la fachada clásica de la Tabacalera. Es decir, se contraponen, señalando así los nuevos límites de la ciudad residencial y de la periferia industrial.

estaba contemplado ni por la propia ciudad. Por consiguiente, la conjunción entre la proximidad a la N-340 y el ferrocarril (Fig. 6) supuso la mejor oportunidad para la industria. Ni siquiera la instalación portuaria fue en aquel momento alternativa interesante para estas grandes compañías. No buscaban la proximidad a un puerto básicamente pesquero. Hoy no se comprendería esta decisión, pero hasta la mitad de los años cincuenta, los recursos básicos accedían al territorio principalmente por las infraestructuras viarias y por el ferrocarril. De ahí la importancia de los terrenos entrevías para estas empresas. Prueba del valor añadido que supuso la logística en torno al ferrocarril fue la localización de las primeras industrias alrededor a la estación de clasificación (Fig. 6) que se construyó dentro del vértice formado por las líneas del ferrocarril en pleno delta del río Francolí. Ni siquiera en los bocetos del momento se representaba al puerto como infraestructura a tener en cuenta. Sin embargo, y de forma sutil, sí que se representaban las trazas viarias más próximas a la ciudad, así como la red de caminos que actuaba como posibles accesos al emplazamiento estudiado.

Para comprender la evolución y el alcance urbano de la construcción de la primera periferia industrial en Tarragona disponemos del plano de información número 7 del PGO de 1960 (Fig. 7), que presenta una imagen muy reveladora sobre las industrias y almacenes operativos hasta el momento, observándose que la actividad industrial a mediados del siglo xx se apropió de los grandes almacenes y establecimientos comerciales de la ciudad baja y se instaló, con nuevas edificaciones, sobre las extensiones de terreno no ocupado —ni planificado— comprendido entre los límites

del plan de 1922 y la ordenación del barrio de la Marina. Una franja de terreno que había sido destinada principalmente a las murallas y fortificaciones de apoyo al puerto, y por consiguiente con la protección militar habitual que impedía su ocupación (DE ORTUETA, 2006). En Tarragona, los antecedentes de la ocupación industrial entrevías hay que buscarlos en otra forma de ocupación —entre ensanches— que se produjo en la parte baja de la ciudad, beneficiándose de una estratégica cercanía a los muelles y a sus tinglados, pero también de la existencia y disponibilidad de importantes extensiones de terreno no planificado ni ocupado. Bajo estas dos condiciones, la ciudad toleró una ocupación industrial que literalmente llenó el vacío de murallas y fortificaciones apoyándose en el eje viario de acceso a la ciudad baja, la calle Real.

3.3. La desestabilización desarrollista (1960-1980)

Para los países occidentales más desarrollados, los años sesenta fueron excitantes, turbulentos y revolucionarios, tiempo de importantes cambios sociales y tecnológicos. Las grandes potencias mundiales rivalizaron por la supremacía económica y militar llevando a sus sociedades a una década de fuerte expansión que arrastró al resto de economías, en lo que vino a denominarse —en el mundo anglosajón— los Golden Sixties, la década con los índices de crecimiento económico más elevados, y cercanos al pleno empleo, de la era moderna. Estos cambios sociales y tecnológicos en los sesenta, que tanto impulsaron y pautaron las políticas de crecimiento españolas, avivaron el desarrollo de la economía



FIG. 7/ Plano de información sobre la ubicación de los usos industriales y comerciales de la ciudad. Plan General de Ordenación de Tarragona, 1960. Arquitectos redactores: Manuel MUÑOZ MONASTERIO y José María MONRAVÁ LÓPEZ.

Fuente: Archivo Histórico del AYUNTAMIENTO DE TARRAGONA.

a tenor de importantes estímulos que tuvieron un inevitable reflejo en la configuración urbanística de la mayoría de ciudades. Además de las dos grandes capitales españolas, Madrid y Barcelona, las posibilidades estratégicas de algunas capitales de provincia, como Gijón, Málaga, Sevilla, Bilbao y Tarragona, acumularon gran parte de estos incentivos en forma de inversiones públicas, concesiones administrativas o por autorización de considerables inversiones privadas.

Esta coyuntura internacional favorable precipita, después de dos décadas, el final del periodo autárquico en España, obligando al régimen franquista a participar de esta oportunidad a través de una tímida apertura que se ve amparada por algunos organismos internacionales desde el año 1951, fecha de la incorporación de España a la Organización Mundial de la Salud (OMS), a la UNESCO en 1952, a la Organización de las Naciones Unidas en 1955 (ONU), al Fondo Monetario Internacional (FMI) y al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) en 1958. Este último organismo, dependiente del Banco Mundial, elaboró —a petición de España— un informe⁹ independiente sobre la economía española que marcará el punto de inflexión en las políticas de inversión y desarrollo del país, e indicará el camino a seguir por los Planes de Desarrollo que a partir de 1964 pautarán los estímulos y políticas de inversión para la expansión de la economía española (DE TERÁN, 1973) hasta la crisis del petróleo de 1975. La concentración de algunas de estas destacadas decisiones políticas en torno a la ciudad de Tarragona, y también con relación al *Camp*, significó para este territorio una gran aglutinación de iniciativas y propósitos que fomentaron una visión muy ambiciosa de la estructura urbana y territorial necesaria para dar cabida a tal magnitud de inversiones y, por consiguiente, a la población asociada a tal efecto (DEL AMO, 2003).

La joven inflexión industrial de la periferia de Tarragona y la proximidad a Barcelona

contribuyó a acoger algunos de los excedentes que la primera corona metropolitana congestionada no pudo asumir (LLOVELL, 1980), entre ellos, el proyecto de la gran refinería al este del país. Paralelamente a los incentivos industriales, la mejora de las infraestructuras viarias y ferroviarias, y especialmente el proyecto de autopista del Mediterráneo, acerca a Tarragona la corriente turística que esta nueva vía rápida distribuirá por toda la costa del levante español, desde la frontera francesa hasta el Mar Menor. El trazado de esta importante infraestructura dará pie a una moderna delimitación zonal en el *Camp* de Tarragona. Al sur de esta traza se ubican las expectativas turísticas repartidas a lo largo de una franja costera con Cambrils, Salou y Tarragona como dinámicas destacadas; al norte, el territorio de interior —agrícola y conservador—, bajo la influencia comercial de Reus y Valls.

Bien entrados los años sesenta, el territorio de Tarragona ciudad y provincia, busca configurar otra alternativa a la industria para su desarrollo económico a partir del turismo. Superado el periodo más autárquico, Tarragona y otras provincias estratégicamente situadas reciben importantes inversiones como impulso a la política industrial del momento, y a las puertas de un desarrollismo tecnocrático que el régimen ideó a partir de 1964, el país comienza a recibir una nueva influencia llegada desde sus países vecinos. El turismo francés, belga, alemán y holandés se interesa en un primer momento por las costas catalanas y del levante, empezando por la más cercana, la Costa Brava, y extendiéndose poco a poco hacia el sur. Atraídos por un mejor clima, se encuentran con una España folclórica, anclada en el pasado y en sus tradiciones y muy necesitada de divisas. También por una mayor permeabilidad de sus fronteras, por unos precios muy asequibles y por la mejora en sus comunicaciones, el turismo centro europeo se interesa principalmente por los núcleos costeros de sol y playa y siente curiosidad por descubrir enclaves culturales, históricos y paisajísticos de interior.

⁹ Es preciso atender un instante al contenido del informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, un documento técnico muy revelador que reivindica el desarrollo de España en forma de recomendaciones. Iniciado en marzo de 1961 y finalizado en agosto de 1962, de la mano de una comisión de quince expertos internacionales capitaneada por Sir Hugh Ellis-Rees, el informe resume en 196 puntos las directrices básicas para «la preparación de los planes de desarrollo a largo plazo para la expansión y modernización de la economía española y por consiguiente en la elevación de su nivel de vida, manteniendo al mismo tiempo la

estabilidad financiera.» Articulado en seis secciones —política de desarrollo, orientación general de la economía, transporte, agricultura, industria y energía y otros sectores—, el informe abarca la totalidad del sector económico y productivo del país, haciendo especial hincapié en los sectores más estratégicos que podrían impulsar el desarrollo. La mayoría de estos sectores principales —transporte, agricultura, industria, turismo y vivienda— tendrán un papel importante en Tarragona y proximidades en las décadas de los sesenta, setenta y hasta bien entrados los ochenta (VV.AA, 1962)

En 1960 Tarragona reacciona ante esta corriente de expansión redactando y aprobando con rapidez un Plan General¹⁰ que reconoce “la dimensión litoral de la ciudad” (PARCERISA, 1991) y articula su crecimiento mediante una red viaria de nuevo trazado que se extiende básicamente hacia su poniente, síntoma de las grandes expectativas que presenta este territorio al otro lado del río Francolí. Con este Plan llegan las influencias de la Dirección General de Urbanismo de la época, pilotada por el arquitecto y urbanista Pedro Bigador Lasarte, y que rápidamente se traducen en una política de planificación sectorial mediante Planes Comarcales¹¹ que incorporan los mecanismos legales de la nueva Ley del Suelo de 1956, las tendencias del Regional Planning del momento y las posturas tecnócratas de un régimen aparentemente aperturista.

El triángulo Tarragona-Reus-Valls dispuso de su propio Plan Comarcal¹² (1967-1973), que se desarrolló —con alguna contrariedad— hasta bien entrados los años setenta, y que no llegó a ser plenamente vigente, pero sabemos que su proyecto de red arterial dejó una clara impronta en la red de infraestructuras que hoy utilizamos. Instaurada la democracia, la nueva administración autonómica invirtió sus esfuerzos en revertir la dinámica de crecimiento hacia una realidad más próxima a las posibilidades de un territorio (VA.AA, 1980) ya claramente afectado por una crisis industrial y energética sin precedentes, y amenazado por las nuevas políticas de reestructuración que se plantea el país ante este escenario de desaceleración económica global y de ajuste ante una necesaria senda de armonización con las economías europeas.



FIG. 8/ Composición de cuatro planillas del Plano de Zonificación. Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona, 1963. Arquitecto redactor: Miguel DURÁN-LÓRIGA Y RODRIGÁNEZ

Fuente: Archivo de la Demarcación de Tarragona del COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA.

¹⁰ Documento firmado por los arquitectos Manuel Muñoz Monasterio y José María Monravá López. Se conocen dos versiones del documento original, una redactada en 1959 y otra en mayo de 1960, que difieren en matices formales y de contenido, pudiéndose considerar a la primera versión como un documento provisional, a revisar y completar en su momento para convertirse después en la versión de mayo de 1960.

¹¹ Algunos técnicos del momento (BALDRICH, 1952) imaginaron la ciudad a esta escala comarcal, en contraste con el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos.

Guiados por estos valores se redactaron de forma generalizada Planes Comarcales para cada una de las agrupaciones urbanas estratégicas.

¹² La voluntad de programación territorial y la oportunidad que ofrecía el desbordado desarrollo económico y social de Barcelona y su región metropolitana llevó al pleno de la Diputación de Tarragona a solicitar al Ministerio de la Vivienda, el 26 de abril de 1967, la redacción de un Plan Comarcal de Tarragona que en principio podría comprender como núcleos destacados, los de Tarragona, Reus, Valls y Vila-seca.

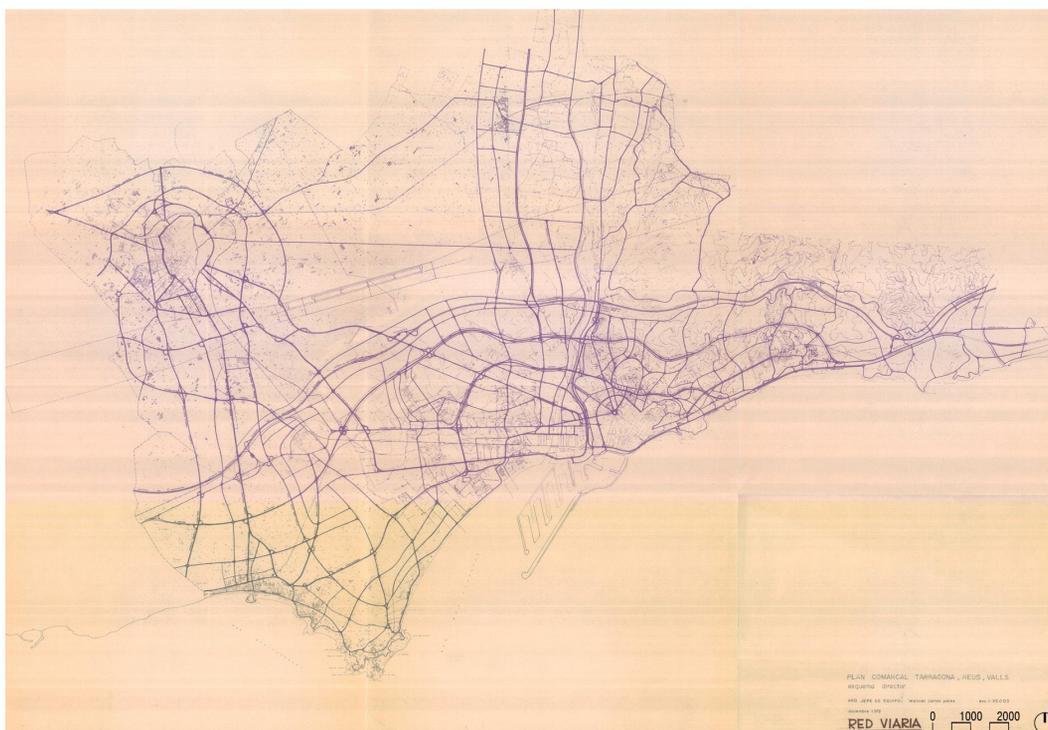


Fig. 9/ Red viaria del Esquema Director del Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls, 1972. Arquitecto jefe del equipo redactor: Manuel Cortés Pérez.

Fuente: Archivo del MINISTERIO DE LA VIVIENDA.

3.4. Los problemas de la acumulación (1983-2003)

Hasta aquí, la secuencia de imágenes del crecimiento socioeconómico de la ciudad de Tarragona y su área de influencia ha tenido mucho que ver con una tarea de agregación (SOLÀ-MORALES, 1985) de un gran número de elementos que nos han asistido en reconocer una determinada forma general de ciudad y que, en cierta medida, se han incorporado al discurso urbano más actual, adquiriendo identidad propia gracias a su condición protagonista. ¿Acaso sería más correcto hablar de acumulación, es decir, de disposición desordenada que de agregación ordenada? Efectivamente, el recorrido de esta investigación dispone que algunos procesos de ocupación sobrevinieron sin el consorcio de un plan o de una idea, y que su poderosa imagen compete directamente por participar de las

"composiciones físicas que por su escala, estructura y significado constituyen la Ciudad Central" (PARCERISA, 1991).

La sedimentación en el tiempo de toda esta acumulación ha adquirido la trascendencia y el impacto suficientes como para generar una situación que es necesario evaluar para comprender las debilidades y las potencialidades de todo ese esfuerzo colectivo que, sucesivamente, ha modelado su forma, y no siempre desde la perspectiva de promover la solidaridad, la estabilidad y la cohesión. Todo un elenco de voluntades que han querido tomar partido en el orden de un sistema urbano que en 1980 se encuentra el equipo, capitaneado por el arquitecto y urbanista Lluís Cantallops Valeri, que redactará el Plan General de 1983 (VV.AA., 1988).

Para este esperado nuevo ciclo, el papel del río Francolí y de la acumulación industrial a poniente cobraban especial protagonismo. Su incorporación sincera a la forma general de la ciudad en 1983 probablemente hubiera significado quebrar el estigma de una ciudad a dos velocidades encajadas, ahora sí, por el anhelo de una Tarragona también al otro lado del río. De ser así, la ciudad —y sus proyectos— se habría decantado más hacia sus barrios de *Ponent* asumiendo como propias las necesidades y reivindicaciones de una

periferia que siempre ha querido ser de Tarragona. Habría conducido seguramente a un reconocimiento de las oportunidades que todavía guarda la ciudad, en equipamientos y emplazamientos, como la Universidad Laboral, la Tabacalera, la estación de Clasificación y la *Horta Gran*, considerándolos como perfectos candidatos a acoger grandes proyectos, como la universidad, que prefirieron otros destinos menos digeribles por la ciudad y que así se ha constatado en el tiempo. Tras este detallado horizonte de acumulaciones llegamos a la oportunidad de analizar la construcción de la infraestructura también

“desde la lectura y proyecto del sitio y en relación con las ciudades y sus vínculos periféricos” (GÓMEZ-ORDÓÑEZ, 1982).

Atendiendo a la red viaria, y por el impulso desarrollista en Tarragona durante casi veinticinco años (1952-1975), la dimensión del crecimiento esperado estuvo a la par de la planificación desmesurada, tensionando el equilibrio entre realidad y posibilidades de la planificación territorial entre el 1964 y 1979. La perspectiva de 2020 y dos millones potenciales de población embaucó a los políticos y urbanistas del momento ideando un esquema viario (FIG. 9) desproporcionado y —que en parte— configuró el actual esquema de autovías y carreteras.

El estudio de este momento de crecimiento urbano enfoca cuatro escenarios que coexisten en la ciudad desde la década de los ochenta, etapa en que el desarrollo económico e industrial de la ciudad alcanza su punto más álgido poniendo de relieve los problemas y disfunciones que acarrea la acumulación de cosas a lo largo de treinta años de desarrollo vertiginoso.

El primero de estos escenarios aborda cómo una ocupación industrial indisciplinada (FIG. 10) descubre las mejores condiciones de impunidad y aislamiento en los territorios entrevías que surgen de la acumulación de infraestructuras pasantes, dando lugar a una forma de ocupación con grandes similitudes con el crecimiento marginal residencial. Si reconocemos que los procesos de urbanización marginal se caracterizan por ser aquellos fragmentos de ciudad producidos en condiciones claramente contradictorias a las convencionales, ¿qué ocurre cuando se trata de fenómenos intensos y dispersos de ocupación industrial no regulada? Esta investigación sostiene que la implantación intensiva, dispersa y no regulada de la actividad económico-industrial en el territorio se asemeja a la lógica de la urbanización marginal. E inevitablemente nos conduce a poder equiparar este fenómeno de “industrialización marginal” a una modalidad más del crecimiento urbano, en la medida en que este reconocimiento ayude a aceptar estos procesos singulares de implantación industrial como un eslabón más en la construcción de la ciudad, o de una parte de la misma. Asumiendo el valor y la especificidad del factor urbano de esta estructura económico-industrial, en forma de colisiones, encuentros e intersecciones —además de la propia arquitectura industrial—, y aceptando que su hipotética reconversión puede llegar a convertirse con el tiempo en un agregado a la ciudad.

El segundo de estos escenarios (FIG. 11) analiza cómo a consecuencia de esta ocupación desobediente, prosperan en el tiempo bolsas de terreno liberado que, a modo de retales de suelo no urbanizado, han adquirido un cierto valor del que no se debería prescindir en el futuro más inmediato.



FIG. 10/ Ortofotomapa modificado que muestra el alcance del fenómeno de ocupación industrial de carácter marginal en el Ponent de Tarragona.

Fuente: Elaboración propia. Modificación del original. INSTITUT CARTOGRAFIC DE CATALUNYA (ICC), 2010.

Destapadas las tácticas y los métodos a partir de los cuales los procesos de transformación económico-social en Tarragona se apoderaron del dominio cultivado, y de cómo se patrocinó la ocupación desobediente que interpreta esta investigación, no es de extrañar que en la imagen colectiva sigan predominando los excesos de la ocupación frente a la interesante extensión del “vacío” que todavía subsiste en forma de mosaico agrícola oculto tras el tejido industrial y residencial. Y que, para revertir la indiferencia general hacia estos fragmentos de suelo —básicamente cultivado— puede resultar útil comprender la virtud o la vileza de su origen para imaginar qué destino les depara su naturaleza. A criterio de este trabajo han sido cuatro circunstancias las que han hecho posible esta situación: a) el “infraestructuralismo” o el efecto barrera de las infraestructuras que atrapan bolsas de terreno, b) las expectativas industriales que retienen grandes extensiones por interés de su producción, c) los espacios de protección que reclama el territorio por causa del riesgo químico y la escasez paisajística, y d) la fortaleza del valor agrícola que se resiste a abandonar un suelo históricamente tan fértil.

El tercer escenario describe y analiza la oportunidad de las tangencias (FIG. 12) que genera la geometría por acumulación de infraestructuras, que puede llegar a atrapar a toda una periferia que refugia a los dos escenarios anteriores. Hasta aquí hemos reflexionado sobre cómo las trazas y los

huecos infraestructurales han ejercido de vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social, y a la vez urbano y territorial, de Tarragona. Bajo esta afirmación, la disposición de esta estructura de acumulación — que no tanto de saturación— se manifiesta como un mecanismo evolutivo y de articulación formal que se convierte en generador de una “gran escala” que la ciudad aún no reconoce como propia. Si, como se afirma en este trabajo, la triangulación de infraestructuras ha sido para el *Camp* de Tarragona un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, las nuevas tangencias

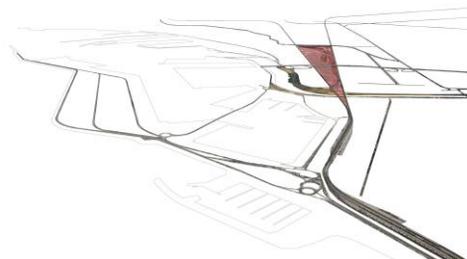


FIG. 12/ **Imagen despojada intencionadamente de la base cartográfica en la que se aprecian la acumulación y tangencias entre infraestructuras destacando los terrenos de la actual estación de mercancías “Clasificación” de Tarragona como potencial enclave intermodal central.**

Fuente: Elaboración propia, 2018.



FIG. 11/ **Ortofotomapa modificado que ilustra el alcance de lo no urbanizado en el Ponent de Tarragona.**

Fuente: Elaboración propia. Modificación del original. INSTITUT CARTOGRAFIC DE CATALUNYA (ICC), 2010.

—como consecuencia de esta evolución— lo serán para imaginar una mejor movilidad e intermodalidad entre las diferentes urbanidades del área más central del *Camp* de Tarragona.

El cuarto escenario reflexiona sobre cómo el incipiente fenómeno de metropolización (MONTEJANO, 2010) en el *Camp* de Tarragona presenta cierta dificultad en la definición precisamente de esa forma metropolitana. ¿Cuál sería su imagen?, ¿cómo debería ser esa “imagen de calidad” (LYNCH, 1960) para que pueda ser identificada y estructurada por sus habitantes? De aquí que este texto sostenga que la cuestión fundamental en este debate va más allá de los límites del *Camp*, de su densidad y de su identidad, y se transmite —como lo ha venido haciendo desde 1800— a través de la circunstancia tecnológica de cada momento aplicada a sus infraestructuras como herramienta estratégica. Por lo que de cómo se aborde la cuestión ferroviaria pendiente entre Tarragona y Barcelona, y de si sus puertos y aeropuertos forman un sistema interconectado dependerá básicamente su imagen metropolitana que —de tenerla— nunca debiera ser creada por negación a pertenecer a otra de rango superior. Ante los riesgos de esta distracción territorial, a falta de un modelo administrativo útil que neutralice esta tendencia, que

“simplifica el territorio a un esquema de conexiones y reduce el proyecto metropolitano únicamente a sus estructuras” (SOLÀ-MORALES, 2009),

el propósito de este estudio es permanecer próximo a las tesis en torno a que

“no todo es ciudad, pero casi todo puede ser o llegar a convertirse en urbano” (IBELINGS, 2008)

para eludir un proyecto metropolitano que tienda a anular su realidad tradicionalmente más competitiva, la fertilidad poliédrica del *Camp* de Tarragona.

4. Conclusiones

Las conclusiones se resumen y estructuran en atención a tres reflexiones que ponen de relieve el análisis histórico, urbanístico y social elaborado, y bajo la perspectiva de una invitación al futuro.

4.1. Reflexiones

4.1.1. Una “Geometría Variable” nada convencional

El ejercicio de aproximación histórica de esta investigación revela otra memoria urbanística de este territorio desde la lectura de la geometría de sus infraestructuras, señalando cómo la pauta geométrica de cada una de las circunstancias tecnológicas ligadas a estos nuevos trazados se convierte en herramienta eficaz para resolver la tensión que genera la peculiar presencia de una serie de ciudades a escasos kilómetros, una proximidad de intereses y oportunidades poco habitual y caprichosa. Este sería el primer rasgo de la fundación moderna de este territorio: la incorporación de unas leyes formales que son cambiantes en función del peso específico de sus protagonistas. Es una “geometría líquida” —glosando la metáfora de Zygmunt Bauman— y como tal adopta en cada momento la forma más adecuada manteniendo la magnitud y expresión que la caracteriza.

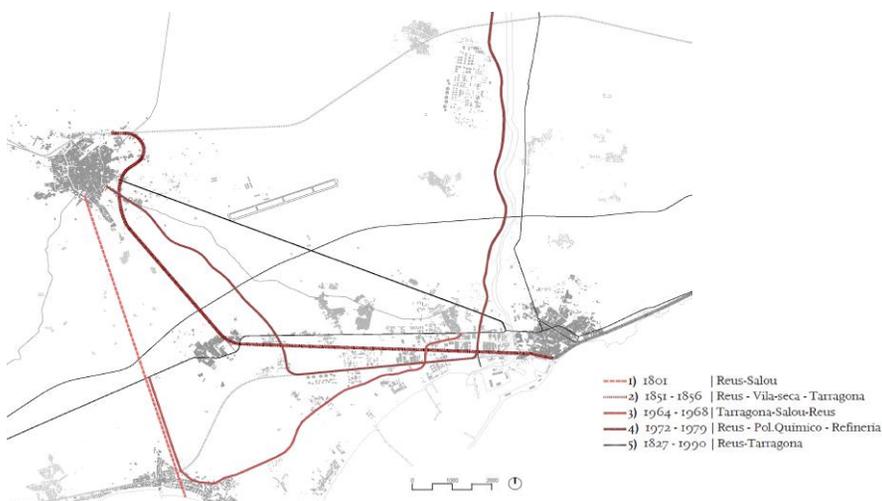


FIG. 13/ Esquema direccional que representa los trazados y prioridades que históricamente ha adoptado este territorio como respuesta a circunstancias o desafíos protagonizados por el tándem Reus-Tarragona en los últimos doscientos años.

Fuente: Elaboración propia. 2018

Así es como la triangulación (FIG. 13) ha sido para el área central del *Camp* de Tarragona un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, resolviendo sus necesidades no siempre a través de la forma más elemental, y aceptando que su riqueza territorial tiene mayor transcendencia que sus propias ciudades. Debemos identificar, y reconocer, al puerto de Tarragona —y en menor medida al de Salou— como patrocinadores del trazado de las primeras modernas infraestructuras que sirven a este territorio, y al potencial turístico de la costa entre Vila-seca, Salou y Cambrils como factor determinante en el balanceo de las prioridades que se manejan en esta articulación. Lo que lleva a considerar que ambos factores —puerto y turismo— han sido mucho más determinantes en el dibujo de los primeros trazados que la propia condición industrial que, básicamente, se sirvió de ellos.

4.1.2. La emergencia de un “Distrito Distinto”

En terrenos entrevías y apoyándose sobre esta nueva geometría, paralela a una ciudad que básicamente se ocupa de la racionalización de su centro, y rápidamente reconocida por intereses económicos, se desplegó una condición periférica —por acumulación de trazados— que la ciudad

ignoró y de la que las fuerzas productivas se apropiaron. Ante esta circunstancia, el artículo aborda los efectos de la renuncia de la ciudad de Tarragona a incorporar esta periferia y de la dualidad que esto ha provocado. Ante tal desconsideración, la periferia se torna desobediente y resiliente, apoyándose en las oportunidades del parcelario y a cobijo de las trazas infraestructurales.

Es así como la dispersión se manifiesta inevitablemente bajo tres apariencias: a) la de apoyarse a lo largo de un trazado infraestructural de primer orden, b) la de ocupar las franjas entrevías buscando la protección de unos límites eficaces y c) la que ofrece la oportunidad de ocupación de grandes parcelas agrícolas de proporciones óptimas y suficientes. Bajo esta perspectiva, y con el fin de averiguar y comprender esta condición periférica, interpreto que para el caso de Tarragona existe un “orden inverso”, es decir, la construcción de la periferia emana desde el territorio hacia la ciudad y no de la ciudad al territorio, motivando un desarrollo en paralelo de estas dos dinámicas. El resultado ha sido la emergencia de un “Distrito Distinto” (FIG. 14), como mejor expresión de la dualidad que ha provocado una “ciudad a dos velocidades” (PARCERISA, 1991), que está rebasando las expectativas industriales y que de su correcto manejo depende la solución de esta controversia.



FIG. 14/ Representación gráfica de la consolidación del “Distrito Distinto” definido por la N-340, el polígono Entrevías y los barrios de Ponent que confirma la administración de políticas urbanísticas bien diferenciadas que fortalece la hipótesis de una ciudad a dos velocidades (PARCERISA, 1991).

Fuente: Elaboración propia. 2018

4.1.3. El dibujo de la “Gran Vía del Camp”

En el *Camp* de Tarragona la dimensión lineal siempre cobra protagonismo. Y su dibujo siempre destapa expectativas insospechadas, llevando constantemente a Tarragona ante la tesitura de incorporar nuevos episodios en la construcción de su forma general que incluso han llegado a desplazar su centro de gravedad. En Tarragona el proyecto para saltar el río Francolí aún no se ha dibujado (PARCERISA, 2012). A lo que esta investigación añade que para imaginar ese proyecto habría que completar el dibujo de la N-340 (FIG. 15). Un trazado sobre el cual se han depositado demasiadas responsabilidades y pocas fortunas, pero que tiene el mérito de mantener íntegro su papel vertebrador. Podría decirse que la radicalidad de este trazado tiene también algo de centralidad lineal en paralelo, a lo que la hipótesis de llegar a convertirse en la “Gran Vía del Camp” desbanca a las opiniones que asimilan la autovía T-11 (antigua Vía Amalia) a la “Diagonal del Camp”.

4.2. Invitación al futuro

Jane Jacobs advertía de lo fácil que es caer en la trampa de considerar los usos de la ciudad cada uno por separado o por categorías. Esta ha sido una práctica habitual para referirse al *Ponent* de Tarragona, donde ha prevalecido siempre la visión por categorías por encima de su diversidad. Es así como circunstancias

tan fundamentales para este territorio como el turismo, la industria, la residencia, las infraestructuras y lo rural han sido analizadas y planificadas sin ninguna atención ni interés por combinarlos. Como se apunta en la introducción de este artículo, para desvelar lo complejo, visibilizarlo y asumirlo con el objetivo de hacerlo más comprensible, hay que conocer y reconocer los orígenes de las permanencias en este territorio y las condiciones de transitoriedad que conviven en él, para vincular el mañana a través de su pasado y su presente.

Y para ello, este texto ha indagado en las lógicas fundacionales de la periferia de Tarragona, en las singularidades del *Ponent* de Tarragona candidatas a transformarse en compromisos para una nueva realidad urbana y en las relaciones directas e inmediatas entre estas incipientes urbanidades, para considerarlas como “cosas urbanas” (SOLÀ-MORALES, 2008). Hasta aquí esta mirada intencionada y complementaria, trabajada desde el hábito urbanístico de la 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 con el patrocinio del puerto de Tarragona y —en menor medida— el de Salou, y que concluye señalando a las infraestructuras como otras formas complejas de relación territorial, también muy vinculadas a la forma y a la condición tecnológica.



FIG. 15/ Esquema gráfico del conjunto de “vacíos” a lo largo del tramo más urbano de la carretera N-340 que atesora mayores posibilidades para activar el engranaje urbano entre Tarragona y su periferia (*Ponent*).

Fuente: : Elaboración propia en base a cartografía del ICC, 2018

Es en este momento cuando interesa poner de manifiesto tres conclusiones fundamentales: a) el reconocimiento de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas por medio de trazados, y por efecto de ellos, así como por su incorporación y aglomeración; b) la reivindicación del proyecto urbano que tiene pendiente la ciudad de Tarragona en favor de su periferia, y c) la superación del vínculo "lineal" entre Tarragona y Reus, que sigue confundiendo al *Camp* sobre su propia organización territorial.

5. Bibliografía

- ANGUERA, P.(1995): "Invitació al viatge". En FERRAN, J.M & VV.AA.: *Guia. Arquitectura del Camp* (pp.16-23), Tarragona, España: COAC Demarcació de Tarragona Ed.
- AYMONINO, C. (1981): *El significado de las ciudades*. Madrid: Editorial Hermann Blume.
- BALDRICH, M. (1952): "La Ciudad-Comarca. Ante el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos". En *Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*. 4º trimestre (VI): (pp. 19-32), Madrid: Ministerio de la Vivienda.
- BUSQUETS I GRAU, J. (1976): *La urbanización marginal (III)*. Barcelona: LUB – Monografías ETSAB.
- DEL AMO, R. (2003): *Transformaciones económicas y cambios sociodemográficos en el espacio de la conurbación Tarragona-Reus (1960-1996)*. Tesis Doctoral. Director: S. Roquer. Tarragona: URv.
- DE ORTUETA, E. (2006): *El camí cap a la modernitat. Urbanisme i Arquitectura*. Barcelona: Lunwerg.
- DE TERÁN, F. (1973): Algunos aspectos de las relaciones entre planificación física y planificación económica en la experiencia española. *Ciudad y Territorio*, nº. 2, pp. 7-38. Madrid: DUYOT. ETSAM.
- GÓMEZ ORDÓÑEZ, J. L. (1982): *El urbanismo de las obras públicas*. Barcelona: Tesis Doctoral, LUB-UPC. Director de tesis, M. Solà-Morales.
- HEYNEN, H. (1992): The Peripheral Condition. Some thoughts about a problematic phenomenon, illustrated by case study in Winterslag. *Revista UR 9-10 Proyectar la periferia*, (pp. 57-59). Barcelona: Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC.
- HEYRIAUD DES VERGNES, M. (1890) : Port de Tarragone. Les Ports d'Espagne. Étude administrative et technique. *Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*. 1890, Série 6, Volume 2, Tome 20, num. 41, (pp. 576-592), (pp. 899). París: Vve Ch. Dunot Editeur. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bp-t6k408554s/f557.item>
- IBELINGS, H.(2008): "Urbanidad". En SOLÀ-MORALES, M., *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- JACOBS, J. (1961): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitan Swing Libros. Traducción 2011
- LLOVELL FORTUNY, F.(1980): *La industrialización de Tarragona*. Tarragona: Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT) Ed.
- LYNCH, K.(1960): *The Image of the City*. Massachusetts: MIT.
- MONTEJANO, J. A. (2010): *Metropolización del Territorio y Regiones Urbanas Medias. El caso del ámbito central del Camp de Tarragona, 1977-2008*. Tesis Doctoral. Director: Antonio Font. Barcelona: ETSAB-UPC. <http://hdl.handle.net/2117/94292>
- PARCERISA BUNDÓ, J. (1986): "Forma General de Ciudad". *Revista UR 4: Trieste* (pp. 10-19), Barcelona: Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC. https://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/UR_informaciorevista4.html
- _____(1991): *La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita*. Barcelona: Tesis Doctoral, UPC. Director de Tesis, M. Solà-Morales.
- _____(2012): "Tarragona. Fundación y declinaciones de una forma general". En PARCERISA BUNDÓ, J. *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: LUB.
- QUARONI, L. (1967): *La Torre de Babel*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. (1985): "Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico". Barcelona: *Revista UR 1 (1)*: (pp. 44-50). https://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/UR_informaciorevista1.html
- _____(1995): "Cuatro líneas, tres artículos, siete ideas: Las formas de la Proyección Urbanística". Lección inaugural del Máster en Proyección Urbanística. Barcelona: UPC.
- _____(2008): *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- _____(2009): "Un camp de coses (els buits de la metròpolis)". *Revista AT 19 (1)*: (pp. 3). Tarragona: Demarcació de Tarragona del COAC. https://www.coac.net/Tarragona/AT/2009/AT_19.pdf
- VV.AA. (1853): Proyecto de Ferro-Carril de Tarragona a Reus. *Revista Obras Públicas*. Tomo I (16): 213-248.
- _____(1962): *Informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. El desarrollo económico de España*. (Traducción revisada por el Banco Mundial). Madrid: Oficina de Coordinación y Programación Económica. Gobierno de España. Documentación económica, núm. 35.

- _____(1980): *Memòria de la ponència tècnica de la Comissió de municipis del Camp*, 1980. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- _____(1988): *Plan General de Ordenación Urbana de Tarragona*. Madrid: Instituto del Territorio y Urbanismo, MOPU.
- ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. (2015): Cuatro escenarios para Entrevías-Tarragona. ¿Cabría una dinámica dominante? [I2] *Innovación e Investigación en Arquitectura y Territorio* (Alicante). 3(1): (pp. 10-19). <https://doi.org/10.14198/i2.2015.3.01>
- _____(2017): *Vías y Entrevías. Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona*. Tesis Doctoral. Director: Josep Parcerisa. Barcelona: ETSAB-UPC. <http://hdl.handle.net/2117/113991>
- _____ & SOLÉ GRAS, J.M. (2019): Los barrios de origen industrial ante el desafío de la desindustrialización. El *Ponent* de Tarragona, entre la marginalidad y el anhelo urbano. En *Actas III Congreso Internacional ISUFH. CIUDAD COMPACTA VS. CIUDAD DIFUSA*. Guadalajara (México). Universitat Politècnica de València Ed. <https://doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.9660>