



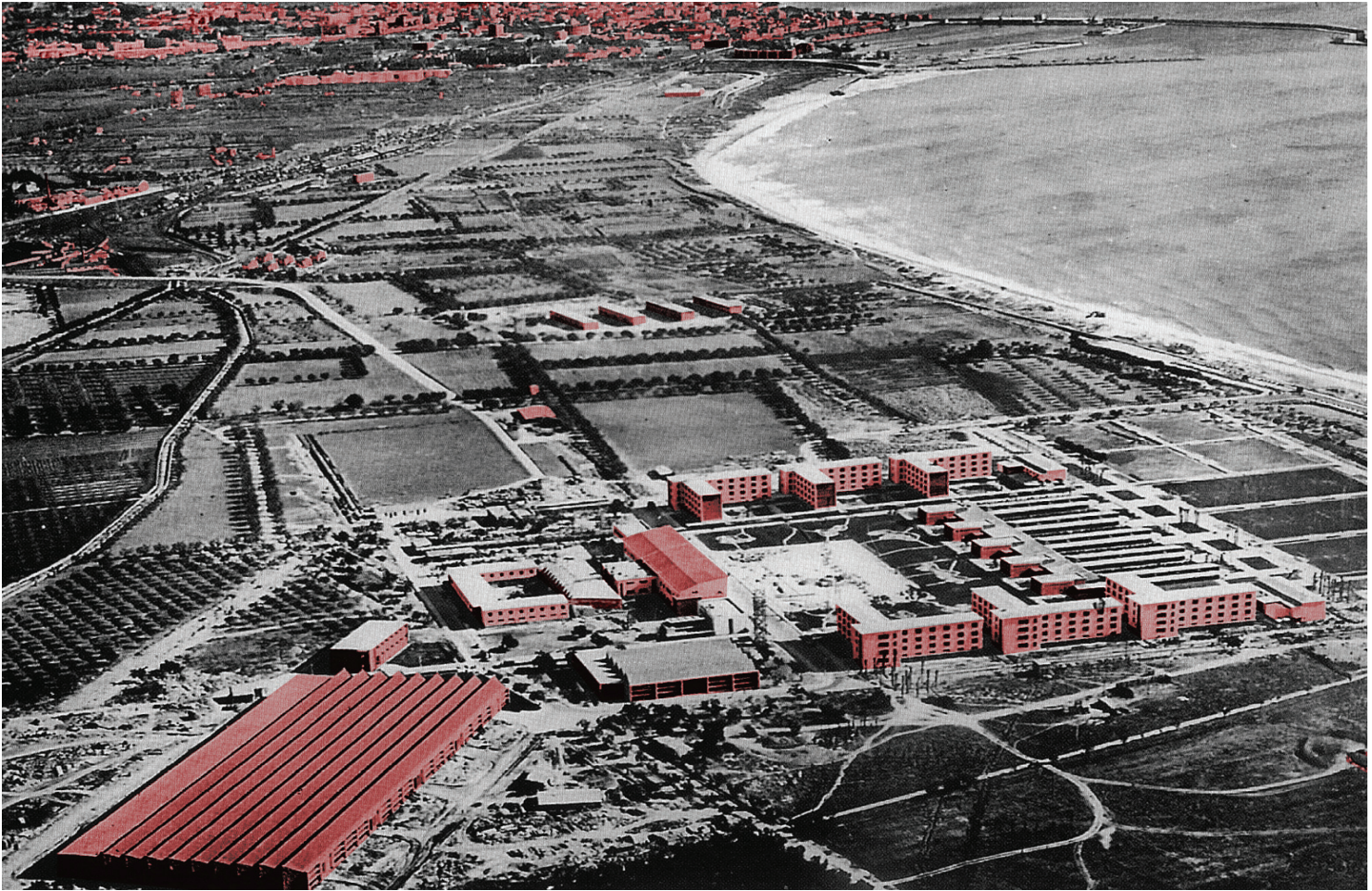
Vías y entrvías : atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

Juan Manuel Zaguirre Fernández

ADVERTIMENT La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del repositori institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) i el repositori cooperatiu TDX (<http://www.tdx.cat/>) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual **únicament per a usos privats** emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei UPCommons o TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a UPCommons (*framing*). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del repositorio institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) y el repositorio cooperativo TDR (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=es>) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual **únicamente para usos privados enmarcados** en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio UPCommons No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a UPCommons (*framing*). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the institutional repository UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) and the cooperative repository TDX (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=en>) has been authorized by the titular of the intellectual property rights **only for private uses** placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading nor availability from a site foreign to the UPCommons service. Introducing its content in a window or frame foreign to the UPCommons service is not authorized (*framing*). These rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.



Universidad Laboral. Vista aérea. Modificación del original

1959_TPT_25

^ “La fuerza del lugar es, en la periferia, la ausencia de lugar en el sentido clásico, es decir, la ausencia de determinaciones marcadas por la historia del *locus*. Y aquello que los lugares periféricos evocan es, no solo las imágenes del vacío expectante, sino sobre todo, la sensación de indiferencia en la posición de las cosas. Y no es que sea indiferencia de las cosas, sino de las cosas entre sí. Esta falta de diferencia es la que hace de la periferia un terreno vertiginoso para las imágenes, y el cine y la fotografía han captado la fuerza de estos paisajes donde tanto

la actividad como la construcción son siempre más débiles que el espacio desnudo donde se presentan.”*

*Fragmento del texto “La periferia como proyecto” de Manuel de Solà-Morales en *De cosas urbanas*, GG, 2008. (Publicado originalmente en Barcelona: UR 9-10: *Proyectar la periferia*, Laboratori d’Urbanisme, ETSAB-UPC, 1992).

TÍTULO II

EL PAISAJE TRASTORNADO (1880-1959)

Del Plan para una nueva estación de ferrocarril de Saturnino Bellido (1883) y de la Fábrica de Tabacos (1923) al Plan de Urgencia Social y de Descongestión de Barcelona (1959)

“¿Hay también urbanidad en la ciudad no hecha o mal hecha?”

“Para una urbanidad material”. Manuel de Solà-Morales, 2005.



La Fábrica de Tabacos y Campsa. Vista aérea. Modificación del original

1949_ICC_03

^ 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.

Introducción

Al espacio entrevías del Ponent de Tarragona se le ha considerado tradicionalmente como a 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 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.

Atestiguamos, pues, que la ciudad de Tarragona reconoció en todo momento el valor estratégico de este territorio, a la vez que preservaba para sí los valores más urbanos y representativos de una sociedad más vinculada a su capitalidad administrativa, que se tradujo en la estratégica disposición de edificaciones singulares por toda la ciudad. Esta actitud

incrementó la impunidad sobre las ocupaciones en torno a todo el Ponent de Tarragona.

Con relación al por qué de esta lejanía, la decisión de ubicar la planta de almacenamiento de CAMPSA tan próxima a la ciudad no hizo más que incrementar esa distancia que tradicionalmente la ciudad 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 que hoy conocemos como Riular y que hubieran posibilitado otras alternativas de ubicación menos agresivas. Pero en esta decisión imperó más la logística y los intereses empresariales que la protección de un posible crecimiento urbano que, de hecho, no estaba contemplado ni por la propia ciudad. Por consiguiente, la conjunción entre la proximidad a la N-340 y el ferrocarril 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 en aquel entonces principalmente pesquero. Hoy no se comprendería esta decisión, pero hasta la mitad de los años cincuenta, los recursos accedían principalmente por las infraestructuras viarias y por el ferrocarril. De ahí el valor 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 que RENFE 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.



Plano de inventario de industrias y comercios en Tarragona

1880_ICC_03

^ En 1880, y como punto de partida de la industria y los almacenes de la ciudad, este documento gráfico muestra la escasa incidencia, dentro de la ciudad amurallada, de los usos industriales, pero sí de grandes almacenes repartidos e incorporados al tejido urbano de la ciudad baja.

“Industria, no cuenta esta capital aquellos grandes establecimientos que su inmediata la de Reus, porque la situación de Tarragona ofrece mayor campo a las operaciones mercantiles; así pues, solo se hallan manufacturas más análogas a esta profesión, como la construcción de velas para buques; toneleros, aserradores de madera, fundición de hierro, fábricas de chocolate, de fideos, harinas, etc.

[...] y en Comercio, la importancia de este puerto, como punto de exportación, para dar salida a los cuantiosos y variados productos de esta provincia, mantiene en esta capital el interés por las especulaciones mercantiles. Los comerciantes tienen grandes almacenes de aceite, vino, aguardiente, bacalao, harinas, granos, frutos coloniales, pesca salada, maderas de construcción y otros muchos artículos que despachan al extranjero y al interior en grande escala”.

LA IRRUPCIÓN DE LA CONDICIÓN PERIFÉRICA

La primera periferia industrial

Comprender los ensanches para entender su periferia

Elena de Ortueta sostiene que el periodo ilustrado racionalizó el territorio de la ciudad de acuerdo con las necesidades de la sociedad y el desarrollo de la comunidad, y que los tratadistas de la época pusieron énfasis en la modernización del sistema agrícola y en el establecimiento de nuevas industrias de transformación (de productos agrícolas básicamente) como instrumentos eficaces para el desarrollo económico del país. Para la periferia de Tarragona, estas directrices políticas, como ya hemos visto en el capítulo anterior, se traducen principalmente en la modernización de sus comunicaciones (terrestres y marítimas) como reacción al impulso económico propagado por el aumento en la productividad agrícola del Camp. **¿Pero, qué ocurre en la ciudad?**

La revolución industrial llega a la ciudad de Tarragona en forma de ferrocarril (1856) y piróscafos¹ (1870), pero escasamente por incremento y modernización de la producción industrial. El tráfico portuario, buen indicador para medir la circunstancia industrial, consistía principalmente en productos agrícolas poco o nada manufacturados² (vino y aceite) producidos en el Urgell, Tortosa y el Camp de Tarragona, y objeto del comercio predominante en el sur de Cataluña. El censo industrial de la época localiza 102 fábricas en Reus, 42 en Valls y únicamente 26 en Tarragona, la mayoría pequeños talleres y astilleros repartidos por toda la trama urbana, la mayor parte en La Marina. Para la finalidad de este capítulo, el análisis de este escenario preindustrial es fundamental para comprender la sucesión de acontecimientos urbanísticos que han participado en el florecimiento de la primera imagen periférica industrial de la ciudad.

Al proyectarse la población de La Marina como “barriada portuaria” (E. de Ortueta, 2006) su “grano” urbano de densa ocupación constituía

1. De 1908 data la fotografía del primer buque de vapor en el muelle de Levante del Puerto de Tarragona. Fuente: *El documento del mes*, n.º 40. Marzo de 2015. Arxiu del Port de Tarragona. Los primeros piróscafos llegaron al puerto de Barcelona en 1870 (Línea de Vapores Tintoré-Línea Hispano-Inglesa, Barcelona-Liverpool), por lo que es probable que el puerto de Tarragona acogiera este nuevo tipo de buques a partir del 1870. Consta en la libreta n.º 8 (1874) del registro de entradas y salidas de buques del puerto de Tarragona la entrada el 4 de agosto, y salida el 18, del vapor *Barcelona* procedente de Valencia y con destino a Barcelona con una carga de ganado. Fuente: Arxiu del Port de Tarragona. Sin embargo, los primeros barcos de vapor que navegan en

España datan de 1839, por lo que es probable que atracasen en el puerto mucho antes de 1874, pero la falta de registros impide corroborarlo.

2. Frederic Rahola, jurista, economista y político de la época, en su obra *Del comerç antic i modern de Tarragona*, publicada en Barcelona en 1911, explica que de las cifras portuarias del año 1909 destacaban un incremento de la exportación, especialmente de aceite, en detrimento del que había sido protagonista hasta entonces: el vino. Dice Rahola: “Per Tarragona surt la major part del oli del Urgell y Tortosa que compren els francesos y els italians”. Fuente: *El documento del mes*, n.º 40, Marzo de 2015, Arxiu del Port de Tarragona.

un obstáculo para establecer según qué actividades industriales de gran tamaño. El predominio de pequeños almacenes siguiendo la estructura de la propiedad, principalmente residencial, y la concentración de las mayores industrias, como la Chartreuse (1903), buscando el único hueco de este entramado (la plaza de los Infantes) hace difícil potenciar el establecimiento de instalaciones industriales de gran formato. Las murallas, fortificaciones y baluartes, junto con la protección militar de los terrenos adyacentes, también hacía difícil pensar en la población de La Marina como un polo fabril fácilmente accesible.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, ingenieros y arquitectos empiezan a planificar las ciudades más allá de sus antiguas murallas. Pequeños ensanches y nuevas aperturas se desarrollan por todo el territorio nacional, impulsados por la Real Orden de 29 de junio de 1864, por la que se declaran obras de utilidad pública los ensanches de poblaciones, desarrollada tres años más tarde por un reglamento oficializado por la Real Orden de 25 de abril de 1867.

Estas disposiciones legales regulan lo que algunas ciudades ya habían iniciado con cierto esmero, el estudio de posibles ensanches –en varios casos parciales– de poblaciones. Este sería el caso de Tarragona, que por la Real Orden de 7 de mayo de 1857 aprueba su primer proyecto de ensanche parcial. Queda suficientemente documentado en dos tesis doctorales³ – como para no insistir mucho más en ello– el proceso y vicisitudes de los tres momentos destacados en el ensanche de la ciudad; el primer Ensanche Parcial de 1857 (Criviller y Romero) y su culminación en 1894 por Pau Monguió, el Proyecto de Ensanche de la parte oeste de la ciudad de Ramón Salas, de 1884, precedido por una aproximación de Saturnino Bellido en 1882 y el proyecto de la Zona de Ensanche de José María Pujol de Barberá, de 1922. Otra cosa es la oportunidad de profundizar en la **condición periférica** que se asoció a cada una de estas iniciativas, tanto a las que se

llevaron a cabo como a las que no. **Es decir, comprender los ensanches para entender la periferia que ocasionaron.**

La definición geométrica completa e inventario del primer ensanche fue recogida por el arquitecto Pau Monguió (1865-1959), que, sobre la base de los pocos documentos⁴ existentes, desarrolla en 1894 un Proyecto de las obras que faltan para la total urbanización del ensanche parcial de Tarragona. En este documento, fechado el 20 de noviembre y que está formado por una extensa memoria y tres planos (hojas) coloreados y a escalas 1:1.000 (ámbito dentro murallas) y 1:2.000, se incorpora también el ensanche de Ramón Salas –aprobado en 1890– pero que empieza a estudiar en torno a 1884,⁵ según demuestra la correspondencia que mantuvo con algunos de sus colegas que ya estaban involucrados en la redacción de proyectos de ensanche en España.

“Muy difícil y penosa es por cierto la tarea que nos hemos impuesto de formular el proyecto de ensanche de esta ciudad por las diversas condiciones que ha de satisfacer tanto con respecto a la salubridad y bienestar de los habitantes que en aquella parte han de aposentarse como a la buena administración de su planteamiento; pero si a estas dificultades inherentes a este asunto, unimos las que existen a falta de tratados sobre esta materia, desde luego se puede formar una idea exacta de la infinidad de obstáculos que necesariamente hemos de hallar al verificar esta clase de trabajos.”

(Artículo 1.º del Capítulo 3.º. Bases Generales y Particulares a que ha de sujetarse el Proyecto de Ensanche. Ramón Salas i Ricomá. Sin fecha –en torno a 1884–)

Coincidiendo con el empuje del ferrocarril y del puerto, Tarragona busca la forma de extender su trama urbana aprovechando este

3. Tarragona. Fundación y declinaciones de una forma general en *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha* de Josep Parcerisa (1991) y *Arquitectura y transformación urbana de Tarragona* (1834-1900), de Elena de Ortueta (2003).

4. Según Pau Monguió, en el capítulo que describe el proyecto de ensanche de 1854, “De los documentos que debieron constituir el proyecto de ensanche parcial de Tarragona solo han llegado a nosotros el plano geométrico de que hemos hecho referencia, del que se acompaña una copia en los planos hoja n.º 1 y a la misma escala que se halla el original; los demás documentos ó no se llegaron á formar ó una vez tramitado el expediente se extraviaron.”

5. A lo largo de 1884, Ramón Salas mantuvo correspondencia con algunos de los arquitectos municipales y provinciales sobre los requerimientos legales de un proyecto de ensanche. Entre los arquitectos con los que mantuvo este contacto se encuentran: el arquitecto municipal de Bilbao, D. Severino de Achúcamo; el arquitecto de Fomento y director de la *Revista de la Arquitectura*, D. Mariano Belmás; el arquitecto municipal de La Coruña, D. Juan de Cíórraga; el arquitecto municipal de Granada, Juan Montserrat Vergés (Reus 1853-Granada 1910), además de otros arquitectos municipales y provinciales del momento.

impulso de modernidad, cuestionando las murallas y fortificaciones e imaginando nuevas infraestructuras. Surgen los primeros documentos gráficos de expansión en dirección a L'Horta Gran con visiones tan contundentes como la conocida y comentada –del ingeniero Saturnino Bellido en 1882– de situar una nueva gran estación de la ciudad en el margen derecho del Francolí. Rápidamente, el Plan de Ensanche de Ramón Salas Ricomá, que probablemente recoge algunas de las reflexiones de Bellido, dibuja en 1897 una extensión basada principalmente en una potente directriz: **la prolongación de la trama de La Marina** hacia el río, en contraste con la consolidación de la Rambla de Sant Joan como mejor arteria de la ciudad.

La nueva trama urbana que sugiere Ramón Salas es una mimesis geométrica de la ampliación de la población de La Marina proyectada en 1806 y mejorada en 1854. Una prolongación desde el respeto tanto a la ortogonalidad de la trama viaria como a la tipología de manzanas densamente edificables, de proporciones rectangulares pero de dimensiones mayores a las existentes.

No obstante, las todavía proporciones domésticas de la nueva trama no dan cabida para mayores intenciones industriales de las que podía soportar la trama existente. Pero a partir de 1919, la llegada de proyectos industriales de gran tamaño –que sí se harán realidad– (Unión Azufrera de Tarragona, 1920 y Fábrica de Tabacos, 1924) desmonta la trama ideada por Salas dando lugar a una necesaria reconfiguración formal del proyecto de ensanche llevada a cabo por el arquitecto José María Pujol en 1922. Pese a que lo más destacado de este nuevo plan ocurre en torno a lo que hoy conocemos como plaza Imperial Tarraco, el proyecto de la primera gran construcción fabril en Tarragona –la fábrica de Tabacos– obstaculiza los planes de extender ordenadamente la ciudad hacia el río y desplaza su centro de gravedad hacia el norte. La posición de esta

gran fábrica “sancionó definitivamente La Marina como un territorio industrial y distrito de sectores obreros” (J. Parcerisa, 1991). J. M.⁶ Pujol probablemente aprovechó este desajuste adivinando “el centro de gravedad de la futura Tarragona”⁶ que José María Monravá supo llevar a cabo a partir de 1959.

La decisión de construir la nueva Fábrica de Tabacos en terrenos del Rec Major –límitrofes al río– y con frente a la carretera del Puerto (quebrada prolongación de la Vía Amalia y de la carretera a Castellón) y al margen de las leyes geométricas del ensanche proyectado en 1897, procuró un efecto que la ciudad ha tardado en digerir: **la condición periférica industrial**. El Plan Pujol evitó o no supo reconocer esta condición, e incrementó su efecto proyectando un nuevo ensanche ajeno a esta gran “pieza” industrial y a otras límitrofes y de menor tamaño, forzando así a este sector de la ciudad a un prolongado periodo “desordenado” que los planes posteriores tampoco han sabido resolver con gran eficacia y que ha llegado a nuestros días todavía con ese “sabor” periférico pese a situarse a escasa distancia del centro urbano. Para una mejor comprensión de la posterior repercusión que ha tenido esta nueva condición periférica industrial en la ciudad, debiéramos considerar si la habilidad de Pujol en resolver el ensanche moderno de Tarragona, al potenciar el eje de la Rambla como único “resorte” urbano posible, también **se tornó en torpeza** al no resolver formalmente el litigio que Parcerisa atribuye a la polémica por pretender potenciar el ensanche de La Marina en franca competencia con la prolongación de la Rambla.

Tras identificar la casuística de la primera irrupción industrial en Tarragona se hace pertinente la siguiente pregunta; **¿en qué grado ha contribuido a consolidar la imagen de la periferia industrial en Entrevías esta renuncia del Plan Pujol a planificar la primera periferia industrial en Tarragona?**

6. Fuente: Fragmento de la memoria del Plan de Ensanche de José María Pujol extraído del capítulo “Un plan con una idea” del libro *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*, de Josep Parcerisa, 2012.



Situación de los ámbitos industriales y comerciales de Tarragona según el PG de 1960



1960_PGO_38

^ Para comprender la evolución y el alcance urbano de la construcción de la primera periferia industrial en Tarragona disponemos de un documento moderno y analítico que muestra de qué forma –y por qué– la industria del momento ocupa una determinada posición respecto a la ciudad consolidada. El plano de información número 7 del PGO de 1960 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 del 22 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 a La Marina, y por consiguiente con la protección militar habitual que impedía su ocupación.

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.



Plano de emplazamiento del proyecto de estación central de ferrocarriles y de la fábrica de tabacos

1882_COACT_04

^ Litografía desplegable del libro *Puerto de Tarragona y estaciones de Ferro-carriles que confluyen en esta capital*. En 1882 las primeras ideas para una nueva dimensión de la ciudad no solo manejan el perfeccionamiento de los trazados urbanos e infraestructurales, también aportan una mayor escala de trabajo a partir de la dimensión de las edificaciones que reclamaban: la nueva estación y la Fábrica de Tabacos.

La Fábrica de Tabacos. El edificio que señala la primera periferia industrial

La mayoría de las crónicas y publicaciones sitúan el hecho histórico-urbano de la gestación de la Fábrica de Tabacos en torno a los años veinte del siglo xx, pero lo cierto es que los primeros estudios y propuestas documentados de ubicar una industria de semejante tamaño para la época –y en Tarragona–, se suceden desde 1883, tres años después de la conocida propuesta del ingeniero Bellido para la nueva estación central de Tarragona. La primera noticia gráfica es una litografía desplegable del libro *Puerto de Tarragona y estaciones de Ferrocarriles que confluyen en esta capital*, una memoria que publica la Junta de Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el puerto como el comercio sufren con las estaciones de ferrocarril existentes y los medios que pueden emplearse para remediarlo.

La utilidad de este documento para la investigación consiste en observar los primeros conflictos que se manifiestan al “pensar” la ubicación de la fábrica ya en 1883. Interesa ver cómo la hipótesis viaria de Bellido se ve alterada por una pieza geométrica de difícil encaje, pese a ser un edificio de corte clásico –es decir simétrico– que tan bien se adaptaría al eje central que proyecta Bellido y que lleva –o nace– de la nueva estación. El autor (todavía desconocido) de esta propuesta gráfica (Estación + Fábrica de Tabacos) evita un “evidente y claro” diálogo urbano entre dos piezas de gran tamaño (Estación y Fábrica) a través de una ubicación de la fábrica respetando el eje central que la conectaría directa y frontalmente con la nueva estación, y que de esta forma hubiera reforzado la “forma urbana” pensada en 1880. Este hipotético ejercicio de entender la importancia de una buena “colocación” imagina lo “definitivo” que hubiera sido una ubicación alternativa de la Fábrica de Tabacos acorde a la “forma general” de la planificación del momento.

Probablemente –no sólo de prosperar la propuesta de Bellido– hubiese preparado el traspaso de la ciudad al otro lado del río Francolí

en unas “condiciones absolutamente distintas a las conocidas” (Parcerisa, 1991), sino también una “encajada” ubicación de la Fábrica de Tabacos hubiera facilitado las pretensiones que se descartan para este plan por lo “extraño y desconcertante” con relación a los intereses tácitos de los tarraconenses.

De aquí a que este trabajo conceda –también– al edificio de la Fábrica de Tabacos la condición de “señalar” la primera periferia no por su dimensión ni oportunidad sino por su equívoca ubicación según las primeras ideas de expansión de la ciudad en 1880. Entonces se hace imprescindible preguntarse; **¿se barajarían ubicaciones alternativas de la Fábrica de Tabacos?** No se han localizado documentos que acrediten esta hipótesis, pero hay que advertir que si en 1883 se dibujó una probable ubicación de la Fábrica sobre el plan Bellido, **¿por qué el Plan Salas de 1897 no la tiene en cuenta?**

Cuesta creer que esta fábrica no fuera tenida en cuenta por Salas, por su tamaño e interés económico, y que no se barajase la posibilidad de emplazamientos alternativos o que deba tenerse en consideración un oportuno descarte temporal de la construcción. Sea como fuere, durante 36 años la Fábrica de Tabacos no formó parte de los planes de expansión de la ciudad, y por lo tanto no los condicionaba –por su gran tamaño y geometría–, algo que en la práctica se ha comprobado que así fue.

A la “condición de edificio que define el centro” (Parcerisa, 1991), la Fábrica de Tabacos desperdició lo que podría haber sido –en caso de no dar la espalda a la ciudad– un momento urbano equiparable a la formación de la plaza Imperial Tarraco. Una pieza de singular tamaño y con el concurso de un mejor encaje geométrico en los planes de expansión del momento debiera haber marcado el camino de la expansión de la ciudad de La Marina hacia la otra ribera del Francolí, a través de



Catastrón. Polígono 17A

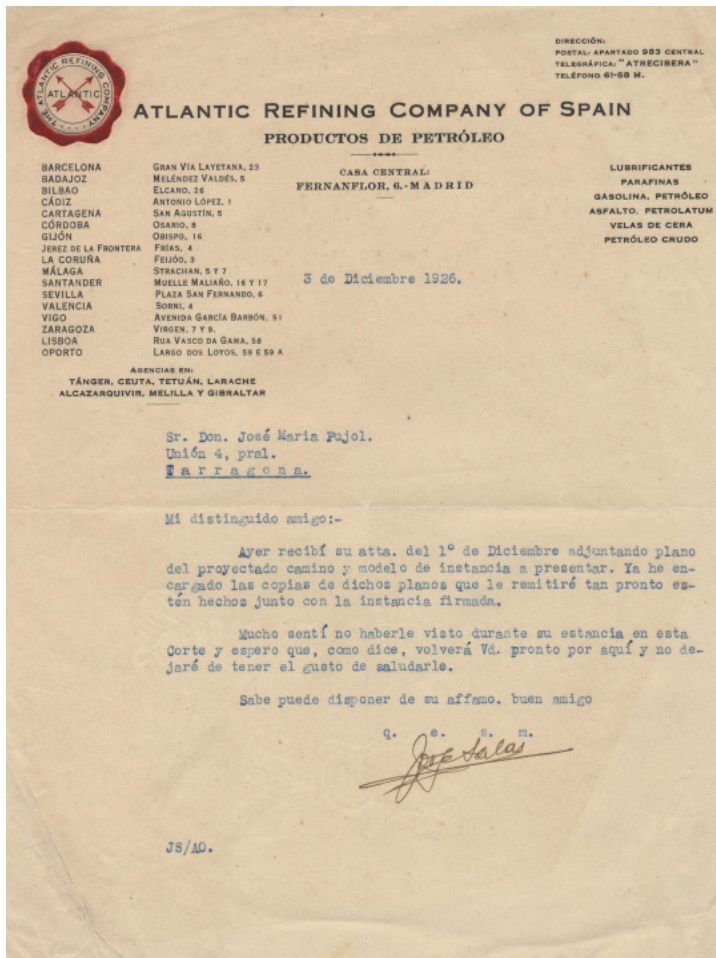
1932-42_AHT_T17A

la prolongación de la calle Real y la construcción del puente que hoy reclama la ciudad. Una “idea” de ciudad que no llegó y que nos alerta de las consecuencias urbanas cuando las ideas no acceden al terreno de los posibles.⁷

Como se ha citado anteriormente, la Fábrica de Tabacos determinó el primer territorio industrial y distrito de sectores obreros y señala el camino a los nuevos asentamientos industriales que sacarán provecho de la contrariedad que supuso para el sudoeste de la ciudad el posicionamiento autista –y sin posibilidad de enmienda– de la Fábrica de Tabacos. Rápidamente (1930) otra empresa de gestión de monopolios, CAMPSA, saca rendimiento de esta nueva condición periférica industrial y la exporta al otro lado del Francolí, adquiriendo gran cantidad de terrenos deltaicos y proyectando una “petroquímica” (denominación de aquel momento a los depósitos de combustible). Pronto le seguirán otras (CEPASA, Hidro-Nitro, Ceratonia) extendiendo esta condición periférica industrial a los terrenos entrevías del poniente.

A todo esto cabría preguntarse en qué medida el desplazamiento del centro de gravedad de la ciudad moderna hacia Imperial Tarraco se vio también favorecido por una distorsión urbana con origen en la Fábrica de Tabacos. Seguramente al barrio de La Marina le faltó el concurso de un importante eje urbano de expansión y articulación –como lo fue la Rambla con suficiente sección y carácter– que las calles Real y del Mar destinaron al privilegio portuario y ferroviario.

7. “En realidad para la urbanística, entendida como aquella disciplina que se ocupa de la construcción de las formas urbanas, la interpretación de su pasado debería evitar bascular entre el determinismo confiado y la evocación nihilista y en cambio podría ayudar a desvelar cómo las ideas de ciudad “accedieron” al terreno de los posibles por cuyas rendijas convirtieron las ciudades en admirables empresas de civilización.” (Forma General de Ciudad, J. Parcerisa, 1986).



Atlantic Refining Company. Carta al arquitecto J.M.ª Pujol

1926_AAJP_01

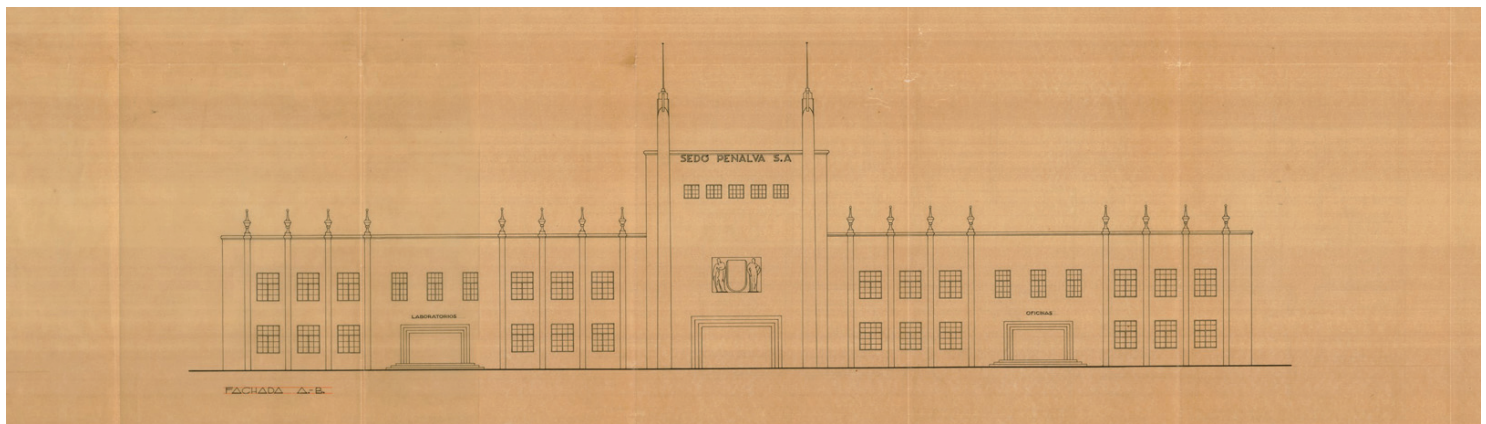
CAMPSA 1927-1932. La extensión de la industria al río

La llegada de la Compañía Administradora del Monopolio del Petróleo en España (CAMPSA) a Tarragona ratifica la sanción periférica e industrial que supuso el Plan Pujol para los terrenos expectantes de La Marina y que pudo extenderse más allá del cauce del Francolí de la mano de la recién constituida compañía que debía gestionar el monopolio del petróleo en España. CAMPSA adquirió unos estratégicos terrenos en la orilla opuesta a la Fábrica de Tabacos, prolongando así la condición periférica industrial al otro lado del río y en terrenos entrevías, en discontinuidad con el puerto pero enlazados directamente por un ramal ferroviario con la estación de clasificación.

No parece arbitraria esta ubicación si tenemos en cuenta que pocos años antes, en 1926, otra importante compañía relacionada con derivados del petróleo, la Atlantic Refining Company of Spain,⁸ trata con el arquitecto José María Pujol (a la sazón autor del Plan de 1922) para analizar la posible ubicación de una delegación en Tarragona. Lo más destacado de los planos y bocetos que Pujol esboza con ocasión de este encargo es la **condición entrevías** que "invita" a la ubicación de usos industriales en estos terrenos. En torno a los años treinta, y así puede comprobarse en el *catastrón*, las iniciativas industriales se desarrollan en el ámbito cercano a la estación Clasificación y sobre el primer tramo de la carretera nacional. CAMPSA es la primera industria que se ubica en terrenos deltaicos, y por ello requiere importantes obras civiles para esquivar las avenidas periódicas del río.

^ En 1926 el interés por los terrenos entrevías próximos al puerto y al ferrocarril atraen a las primeras empresas del sector de los hidrocarburos.

8. En 1926, esta compañía de matriz americana, productora de lubricantes, parafinas, gasolina, petróleo en crudo y asfalto, poseía delegaciones en la mayoría de las provincias más industrializadas, como Madrid, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Córdoba, Gijón, La Coruña, Santander, Sevilla y Zaragoza. Editaba guías de carreteras y turismo de referencia para automovilistas y turistas.



Cepasa. Plano de la fachada principal

1939_COACT_09



Cepasa. Vista aérea

1941_COACT_01

^ Determinada industria supo reconocer el atractivo de las infraestructuras incorporando un valor arquitectónico a sus instalaciones. De este modo se extendió cierto carácter urbano a través de la carretera N-340.

Las primeras industrias sobre la N-340

Tras el periodo de Guerra Civil (1936-1939) y anticipándose a las generosas inversiones franquistas en Tarragona (Universidad Laboral y Ciudad Residencial) aparecen en la ciudad nuevas construcciones industriales que no eligen ubicarse en la periferia industrial más urbana formada en torno a la Fábrica de Tabacos. Consumado el salto industrial hacia entrevías por CAMPSA en 1932, estas nuevas inversiones industriales escogen apoyarse a la traza viaria de la carretera de Castellón, sobre un tramo coincidente con la longitud (3 km) de la estación Clasificación que ocupa el vértice ferroviario. El camino marcado por la Fábrica de Tabacos sigue la lógica de apoyarse preferiblemente sobre vías de comunicación estratégicas. La Fábrica de Tabacos indica la dirección hacia el Ponent, liberando los otros dos accesos importantes a la ciudad –las carreteras de Lérida y de Barcelona– de la influencia industrial.

Durante la década de los cuarenta y hasta mitad de los cincuenta se suceden asentamientos industriales dispersos a lo largo del trazado de esta carretera más próximo a la ciudad, y compartidos con la periferia industrial de la calle Torres Jordi y las espontáneas edificaciones industriales (refinadora de azufre) marginales próximas a la estación Clasificación. Estas industrias adquieren directamente terrenos agrícolas con frente a la carretera y se disponen respetando geométricamente las orientaciones originales y las trazas de caminos existentes, dando lugar a una serie de frentes (testeros y fachadas) de tipología industrial que algunas empresas dignifican con fachadas monumentales y franjas ajardinadas, repitiendo algunas la fórmula de la Fábrica de Tabacos, un edificio industrial de marcado carácter clásico y que recoge la versión más tradicional del diseño y construcción de grandes complejos industriales urbanos.

La Compañía Española de Productos Aromáticos S.A. (CEPASA), propiedad de la familia Sedó Penalva, encarga en 1939 el proyecto para



Fábrica de camisas Seidensticker. Foto del conjunto de empleadas

1966_AIA_15

su fábrica en Tarragona al arquitecto valenciano Antonio Gómez Davó (1980-1971), importante exponente de la arquitectura ecléctica e historicista valenciana del siglo xx.⁹

El edificio se proyecta paralelo a la carretera y se separa varias decenas de metros para dar paso a una zona de parterres cuidadosamente ajardinados y protegidos por una verja monumental que marca la entrada sobre el eje de simetría del edificio, compuesto por dos naves rectangulares unidas entre sí por la fachada principal, en cuyo centro se ubica el portón principal. Pese a que en 1948 se construye la fachada por completo, el conjunto fabril permanece inacabado –pero con actividad– hasta su cierre en los años noventa, entre tanto, el cuidado de los jardines ofrece un aspecto exterior característico de los complejos fabriles familiares, herederos de la tradición más burguesa, de los que especialmente en Reus existían destacados ejemplos (Industrias JUBUS, La Sadera, etc.).

En 1954 se pone en marcha la factoría de Ceratonia S.A., que tiene por materia prima la algarroba, semilla muy abundante en El Camp y sus proximidades. Proyectado por el arquitecto José María Monravá este edificio más compacto, y sin una componente representativa clásica en su diseño, se apoya también sobre la carretera de Castellón, muy próximo al puente sobre el Francolí y enfrentado a la factoría de CAMPSA, lo que le convierte en la primera edificación que marca la traza de la carretera después del río.

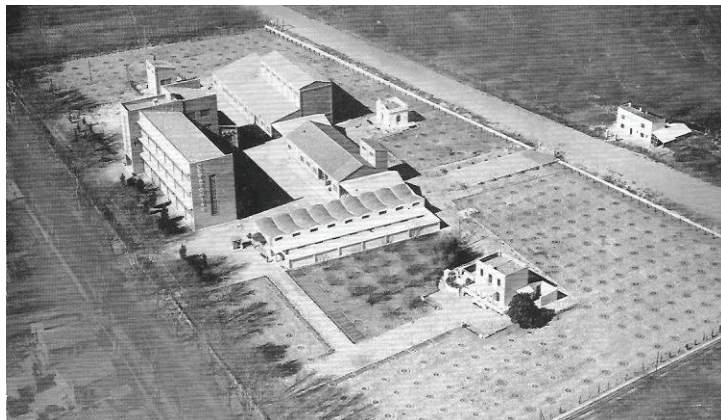
Poco o casi nada debería sospechar Monravá sobre sus planes de trazado de la futura avenida de Roma al proyectar esta nueva edificación que se coloca bien respecto a la carretera de Castellón pero que da la espalda –y casi obstaculiza– el nuevo trazado proyectado en

9. GÓMEZ GIL, A. “El arquitecto Antonio Gómez Davó y su tiempo (1890-1917-1971). Arquitectura proyectada, arquitectura construida”. Tesis Doctoral. ETSAV-UPV, 2010.

^ Foto del conjunto de empleadas, que había pasado de las 100 del año 1961 a 500 en 1966. Imagen de Petra Pepa Be Baumhoegger, hija del que fue director gerente de la fábrica.

1960. Esta ubicación muestra la escasa confianza que debían tener en los años cincuenta sobre el desarrollo del Ponent, ya que esta nueva fábrica hubiera impedido una traza continua, después del puente, de lo que hoy conocemos como Ramón y Cajal.

El vuelo aéreo de 1956, cuatro años antes del decenio más dinámico de la ciudad, no muestra síntomas de una gran industrialización, salvo por los complejos industriales al pie de la carretera de Castellón (CEPASA y CERATONIA) y la periferia que rodea a la Fábrica de Tabacos, pero ya son evidentes algunos movimientos especulativos que apuntan a la transformación de Entrevías. La estación Clasificación se presenta como una porción de suelo ocupada, en parte, por un “mar de vías” y por construcciones tangentes y dispersas. Un año antes de la primera gran etapa industrial, en el que será el polígono Entrevías no se aprecia rastro alguno de trabajos previos ni de acondicionamiento de accesos, únicamente la nueva carretera de acceso a la Universidad Laboral rompe la armonía del mosaico agrícola predominante. A simple vista parece que en 1956 la actividad industrial “no existe y ni se espera”, pero por las crónicas sabemos que la transformación en ciernes de la ciudad conlleva una inevitable industrialización, seducida por las buenas condiciones de partida de un Ponent que ya alberga un complejo educativo franquista, una estación de ferrocarril (de mercancías) y el primer polígono periférico residencial en Torreforta, las Casas Bajas, que se construyen en previsión del cercano auge industrial que se producirá al poco tiempo y para la nueva clase obrera que la ciudad aún prefiere alejada de su centro.



Ceratonia. Vista aérea

1962_ATA_01

Estaciones y Tinglados

A finales del siglo XIX, al ferrocarril entre Reus y Tarragona se suma la llegada de otras concesiones desde Valencia, Lérida y hacia Barcelona, y pocos años más tarde la acumulación de estaciones de ferrocarril (de pasajeros y de mercancías) gestionadas por las diferentes empresas concesionarias. Por extensión interesa a esta investigación el efecto que esta circunstancia tuvo sobre la ocupación de la franja litoral, y especialmente sobre la Nueva Población de La Marina y los muelles portuarios. A principios del siglo XX había en la ciudad tantas estaciones como empresas concesionarias, además de las estaciones de clasificación (mercancías) que cada línea consideró necesarias al requerir más espacio de maniobras.

La línea Reus-Tarragona y después la de Lérida por Montblanc se adentra en la ciudad por la calle del Mar hasta la plaza de Fernando VII (hoy de Els Carros). No fue esta la primera intención, el prudente proyecto original se queda a las puertas del barrio de La Marina, más alejado de la plaza cabecera del dique portuario.

A diferencia de las dudas sobre el mejor acceso a la ciudad de Reus, en Tarragona se plantea desde el principio que el mejor acceso es aquel que facilita la llegada de las mercancías a los tinglados del puerto de la ciudad a través de las arterias ya urbanizadas, ubicadas en el barrio de La Marina. Para ello, el trazado definitivo del ferrocarril ocupa parte de las calzadas ya existentes de la nueva población, y encuentra la mejor ubicación de su estación término en una plaza que articula la trama urbana con el acceso a la única dársena y espigón existente.

< Algunas de las empresas que se posicionaron a lo largo de la N-340 ocupan hoy lugares estratégicos que la ciudad reclama en aras de su transformación.

> Fotomontaje de época en el que José M.^a Monravá imagina una gran estación a varios niveles que conecta la playa de vías con las diferentes terrazas de la ciudad, a la altura del Anfiteatro Romano.



Puerto. Vista de los tinglados y las vías de tren

1929_LGF_04

El incremento del tráfico de mercancías requiere años más tarde una estación de clasificación en el barrio del Serrallo, con la consecuente polémica al suponer una intervención inconveniente a los intereses de propiedad y residenciales en lo que era el barrio de los pescadores. Finalmente, este proyecto no avanza por las presiones de los afectados.¹⁰

Por lo que respecta a la línea de Almansa-Valencia y Tarragona, que utiliza el mismo corredor que la línea de Reus para penetrar en la ciudad, construye su estación terminal en la playa del Miracle, frente a lo que era la pedrera de extracción de piedra para los diques del puerto. Esta decisión constituye un incremento del tráfico ferroviario por la calle del Mar, y supone la consolidación del frente litoral de la ciudad como espacio de tránsito de personas y mercancías. La línea de Tarragona a Barcelona adopta la estación término de la playa del Miracle también como suya, operando ambas concesionarias en el mismo edificio y otorgándole así el rango de estación principal. Con el tiempo, esta estación también requerirá su playa de vías y de clasificación, ocupando aún más el litoral del entorno de esta playa, hasta su ocupación máxima en los sesenta.

La concentración y posterior congestión ferroviaria a lo largo de la franja litoral, choca con los proyectos de expansión de la ciudad, en lo que ha venido denominándose el nuevo ensanche, proyectado por Ramón Salas en 1987 y que algunos autores¹¹ identifican su embrionaria gestación en el proyecto de emplazamiento de una nueva estación central de la ciudad (1882), del ingeniero Saturnino Bellido, en terrenos

menos congestionados pero a la vez más apartados. De nuevo, el debate sobre las infraestructuras ferroviarias articula el crecimiento de la ciudad en los terrenos sobre el Rec Major, que como ya hemos comentado, se corresponderían a la primera periferia industrial de la Tarragona de principios del siglo xx. Tal y como Josep Parcerisa precisa, este proyecto pone en valor la importancia de los terrenos entre el Francolí y La Marina, y que de haber fraguado “hubiera preparado el traspaso de la ciudad al otro lado del río Francolí en unas condiciones absolutamente distintas a las conocidas”.

Precisamente la decisión de configurar una nueva estación de clasificación en el vértice formado por el ferrocarril más allá del río quebró los propósitos de esta nueva configuración ferroviaria, que además de problemas de índole topográfico, topó con los intereses económicos de las dos concesionarias que en aquel momento explotaban el negocio del ferrocarril y que veían con recelos la entrada de otras posibles concesionarias competidoras, como la del ferrocarril transversal Barcelona-Tarragona-Irún.

Paralizados por el momento los intentos de reformular el mapa ferroviario de la ciudad pero no así su debate –y llegados los cincuenta–, emerge un nuevo proyecto de estación central de Tarragona, redactado por José María Monravá, arquitecto municipal del momento. En esta ocasión, consolidada la estación que fue de la NORTE-MZA y ya denominada de RENFE, se pretende salvar el desnivel topográfico entre la playa de vías y la ciudad a través de la plaza Cardenal Manuel

10. DE ORTUETA, E, “El litigi entre les companyies de ferrocarrils i els interessos municipals”. *Tarragona, el camí cap a la modernitat*, pág. 89.

11. Elena de Ortueta escribe en *Tarragona, el camí cap a la modernitat*, pág. 94, “Saturnino Bellido sugiere el cambio de emplazamiento de la estación central y la creación de un ensanche nuevo. Su idea pronto fue admirada por otros técnicos, como Ramón Salas, que copió en el borrador de la memoria del ensanche párrafos enteros y dibujó algunas propuestas escritas por Bellido, como el emplazamiento de la estación en la prolongación de la Rambla Nova, a la altura del Francolí, y la creación de la plaza de la Unió (actual Imperial Tarraco) y de la estación.”



Proyecto de nueva estación de Tarragona. Fotomontaje

1952_AFT_01

Arze-Ochotorena, unos metros más hacia el este y salvando el anfiteatro romano. Para ello se proyecta una estación a varios niveles entre accesos y andenes.

El proyecto, muy comentado por los cronistas del momento, reabre de nuevo el debate sobre la mejor ubicación de un equipamiento de estas características, pero las posibilidades de este proyecto –léase la conexión vertical entre accesos y andenes y la posibilidad de acceder al frente litoral (playas) a través de dicha construcción– ilusiona a la ciudad, hasta el punto de ser objeto de reseña periodística en múltiples ocasiones. Finalmente, este proyecto tampoco se hace realidad.

Las continuas dilaciones sobre la decisión de la configuración definitiva del futuro trazado más urbano del ferrocarril en Tarragona tiene como consecuencia más evidente la dejación en la conservación y mantenimiento de las estaciones existentes, y en concreto a la que ya en 1954 se había convertido en la estación de referencia de la ciudad, la ubicada en la playa del Miracle. Hasta el punto de que la crónica social señalaba al propio ayuntamiento de la ciudad como el responsable de esta situación por no aprovechar debidamente las ayudas que el entonces Ministerio de Obras Públicas ponía a su disposición ante la falta de la correspondiente aportación económica municipal.¹²

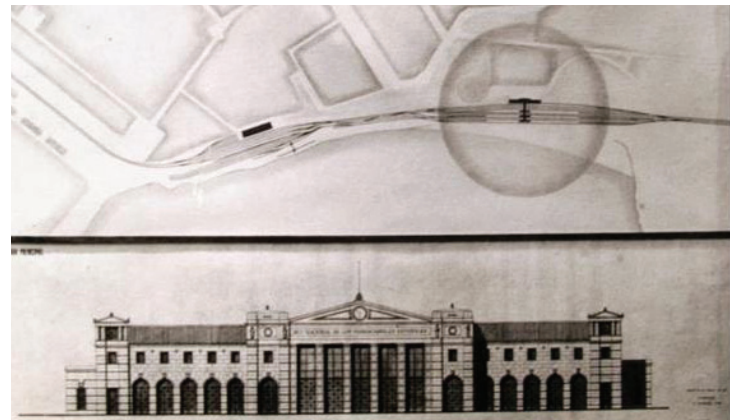
A todo esto, el crecimiento de la ciudad se instalaba principalmente sobre dos escenarios. El primero, en la tercera terraza “dónde tienen

asiento y ancho campo las actividades comerciales e industriales” (Mezquida, 1954) y en torno a las estaciones del ferrocarril, tanto de pasajeros como de clasificación, que ya habían consolidado su presencia y transformado con sus instalaciones el frente litoral de la ciudad. Y el segundo, en la prolongación de la Rambla y construcción de la plaza Imperial Tarraco, habiendo ya descartado este punto como enlace ferroviario. Ambos absorbían las consignaciones económicas municipales del momento. También la construcción del nuevo puente sobre el Francolí, apuntando a la nueva plaza en construcción, era objeto de mayores atenciones que el cuidado de una franja litoral que la ciudad había dado por perdida. Las aspiraciones de la ciudad de conseguir un edificio ferroviario digno no se vieron satisfechas en esta década de los cincuenta y no fue hasta la década de los setenta que consigue una estación a la altura de una capital. Tarragona tuvo que esperar hasta la electrificación (Plan de electrificación) total del llamado “ocho catalán”¹³ para ver satisfechas sus aspiraciones de disponer de un edificio ferroviario a la altura de las circunstancias. No debemos olvidar que la prioridad de conectar Madrid y Barcelona por ferrocarril pasaba por la electrificación prioritaria¹⁴ de la línea Sant Vicenç - Roda - Reus, la de recorrido más corto y la más rápida, quedando la ciudad de Tarragona descolgada de la línea principal de conexión entre ambas capitales; un primer antecedente, que nos recuerda a la actual línea de alta velocidad a su paso por Perafort, de lo que ha supuesto para Tarragona el esfuerzo constante de ser partícipe de las conexiones ferroviarias entre Madrid y Barcelona.

12. ACL_22/07/1954_137, pág. 76.

13. “De los acuerdos de fusión surgió un ramal, abierto al servicio el 15 de junio de 1887, que integraba la línea del Valls-Villanueva-Barcelona en el sistema de enlaces de la ciudad, al unir un punto cercano al río Llobregat con la bifurcación de la Bordeta, en la línea procedente de Tarragona y Martorell que se encaminaba hacia la calle de Aragón. Con la apertura de este enlace de 1887 nació el llamado “ocho catalán”, pues de la misma manera que era posible viajar en tren desde Barcelona a varios puntos de la provincia de Gerona, bien por la costa (Mataró) bien por el interior (Granollers), se podía hacer lo mismo hacia el sur, hacia varias poblaciones de la provincia de Tarragona, bien por la costa (Villanueva y Geltrú), bien por el interior (Martorell - línea del ‘Centro’.”

14. ACL_16/05/1956_182, pág. 92.



Proyecto para una nueva estación de ferrocarril en Tarragona (autor desconocido) 1950_AFT_09

ESTACION "TERMINI"

Salvando las distancias, naturalmente, en Tarragona pronto dispondremos de una estación "Termini". Y al decir esto nos referimos a la estación ferroviaria que se levanta en Roma en uno de los lugares más céntricos de la capital. Porque tanto en nuestra Ciudad como en la gran urbe, se dan las mismas circunstancias. La estación romana, popularizada en tantas cintas cinematográficas, arquitectónicamente hablando es fruto de las inquietudes de nuestra época. La nuestra, de estilo funcional, será también reflejo de esta renovación artística que de día en día, gana mayor número de adeptos. En Roma, muy cerca de la "Termini", se levanta un foro; la nuestra, a escasos metros, tendrá un anfiteatro. Así como el viajero que llega a la Ciudad Eterna, se encuentra gratamente sorprendido por las ruinas que parecen darle la bienvenida, así también quienes se desplazan a Tarragona, hallarán el bello marco de un anfiteatro reconstruido. De ahí la importancia que tiene para nosotros presentar decorosamente tales ruinas que forman ya parte integrante de la urbanización de la Ciudad. Con aquella zona viene sucediendo lo que en el resto de los alrededores de la población. Hace escasamente diez años, los informes montones de escombros procedentes de la voladura de la antigua Iglesia de Santa María del Milagro, invadían el área del monumento, del que solo sobresalían los restos de la gradería, en gran parte cegada por el camino que la cruzaba. Fue preciso desviar el camino y emprender el rescate definitivo de las tres caveas, para cerciorarse de las posibilidades del Anfiteatro. La labor realizada por la "Fundación" y los "Amigos", ha sido ardua pero algún día Tarragona sabrá reconocer este sistemático trabajo realizado al correr de los años últimos. Por lo que a los "Amigos" afecta, parecían que a la cultura primera —iniciada precisamente el día 19 de abril de 1953— seguiría un abandono olímpico, tan pronto aquellos entusiasmados se hubieran apagado, pero la verdad es que están dando vida a una de las empresas arqueológicas más importantes de las emprendidas por la Ciudad.

La construcción de la estación será el espaldarazo definitivo en orden a la revalorización del Anfiteatro. El proyecto está totalmente terminado y en la estructura del nuevo edificio han sido introducidas algunas modificaciones. Parte de los servicios inherentes a una estación permanecerán en el viejo edificio actual. Esta medida ha sido impuesta por el Ministerio de Obras Públicas a fin de rebajar la cuantía del presupuesto, ya de por sí elevado, dadas las muchas construcciones complementarias que impone su emplazamiento. Terminado el proyecto por la 2.ª Jefatura y Construcción de Ferrocarriles, de común acuerdo con nuestros servicios técnicos municipales, es probable el pronto comienzo de las obras. El Ayuntamiento aporta la cantidad de dos millones, además de las quinientas mil pesetas a que asciende la construcción del paso inferior de acceso a la Playa del Milagro.

Con ello la estación "Termini" puede ser una realidad, hecho que colonizaría nuestras viejas aspiraciones —¿quién no se acuerda de la Estación Central?—, resolviendo a la par la totalidad de nuestros problemas ferroviarios.

PETROFILO.

ACL_24/01/1957_199

Estación ferroviaria

En una de nuestras últimas crónicas, informábamos a Vdes. de los motivos por los cuales se suspende indefinidamente el proyecto de construcción de la nueva estación del ferrocarril, cerca de la Playa del Milagro, frente a la Escuela Normal del Magisterio y en la futura Plaza del Cardenal Arce Ochotorena. Aun cuando el proyecto ha sido aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, sin embargo falla la consignación de los créditos necesarios. Por tanto, pues, debemos descartar la construcción del edificio e instalaciones complementarias. Este contratiempo en nuestro plan de ordenación de la zona este de la Ciudad, ha aconsejado modificar, en parte, los propósitos municipales, respecto al acondicionamiento de accesos a la Playa, figurando ahora el arreglo de la vía desde el Parque y a su paso por el Anfiteatro, que antes se soslayaba por aquello de que tales terrenos debía ocuparlos la nueva estación.

Partiendo pues de esta realidad, creemos que nuestros esfuerzos deben encaminarse a lograr el remozamiento de la cochambrosa estación actual. El edificio, ochocentista en estilo y concepto, puede sufrir una radical transformación, mejorando sensiblemente sus salas y dependencias, mediante la confección de un proyecto de reforma y acondicionamiento. El inmueble está abandonado y la suciedad impera por doquier. Es uno de los factores negativos con que cuenta Tarragona y desde luego poco recomendable para las agencias de turismo. Pero, con la realización de diversas obras, podría sacarse mejor partido, consiguiendo con ello una estación decente. Por de pronto se impone retirar de ella los servicios de facturación de gran velocidad —cajas de pescado entre otras muchas y diversas mercancías— para situarlos en los andenes de la calle de Mar y destinar la estación íntegramente al servicio de viajeros. Renovación del pavimento, nueva y más potente iluminación, la también desaparición de las mugrientas y anticuadas taquillas del vestíbulo, y un pintado general de dependencias, marquesina y andenes, podría cambiar el aspecto de la estación, ofreciendo una parada agradable para el viajero de tránsito y un discreto pórtico para el que arriba a Tarragona. Sitges, por ejemplo, no tiene una estación modelo, pero en cambio se ofrece limpia y ordenada. La mayoría de estaciones portuguesas, francesas e italianas, fueron construidas el pasado siglo, pero están cuidadas. La nuestra puede ser una de las tantas estaciones, con un dispendio relativamente mínimo. Si la construcción de la estación nueva resulta imposible, puede adecentarse el viejo edificio resolviendo una cuestión que se ha alargado en demasía, pero sobre la cual sahemos ahora a que atenernos.

PETROFILO

HT_18/04/1959_258

< Bajo el empeño de mantener la conexión ferroviaria en su frente marítimo más complejo, la ciudad ha buscado emplazamientos alternativos a la estación original que siempre ha estado cuestionada. A menudo fueron emplazamientos imposibles, con arquitecturas propias de grandes bulevares o plazas. Poco apropiadas para la dificultad topográfica que debían resolver.



FÁBRICAS EN EL PAISAJE

Las imágenes de la alteración del parcelario

El “catastrón” de 1932. El tablero de trabajo

Depositada en el Archivo Histórico de Tarragona se encuentra una serie de planimetría catastral producida a escala 1:2.000, con información topográfica y parcelaria, confeccionada a mano y que contiene diversas anotaciones manuscritas (algunas en color) añadidas y superpuestas en el transcurso de los años de vigencia del documento. Esta planimetría fue elaborada entre el intervalo 1932-1942 por la Brigada Topográfica de Parcelación de la Provincia de Tarragona, del Servicio de Catastro Topográfico Parcelario adscrito al Instituto Geográfico y Catastral, y posteriormente modificada, ampliada y revisada hasta disponer de una nueva planimetría elaborada sobre material fotográfico más actualizado –a partir de 1983– por empresas como OTECAR y EQUIPO CARTOGRÁFICO S.A. El Centro de Documentación de la Demarcación de Tarragona del COAC dispone de una copia de esta planimetría sobre la cual también se han realizado diversas anotaciones y que está fechada como registro de entrada al Arxiu Històric del COAC en 1978 (Ver Libro III_1942_COACT_05, pág. 72).

Este material planimétrico original, también llamado **Catastrón**, estaba elaborado sobre papel grueso cartulina de 100 x 75 cm y 75 x 51 cm, impreso bajo modelo normalizado, con cuadrícula también impresa de 0,5 x 0,5 cm y numerada vertical y horizontalmente. Sobre esta cartulina se dibujan todos los detalles que integran el polígono catastral, y que han sido obtenidos mediante levantamiento topográfico acumulado, a lo largo de varios años, tales como parcelas catastrales, subparcelas, itinerarios topográficos, parajes, vías de comunicación, hidrografía, zonas urbanas

< Plano parcelario del entorno de Torreforta, con superposición de las primeras parcelaciones. Modificación del original. Fuente: Arxiu Històric del COAC-Tarragona.

En el estudio del parcelario podemos encontrar algunas respuestas con relación al interrogante sobre determinadas ubicaciones que no responden a lógicas precisas sobre oportunidad, movilidad y comunicación. **¿Por qué el barrio de Torreforta, la Universidad Laboral, la Ciudad Residencial de Educación y Descanso y algunas determinadas industrias están donde están?**

y líneas de términos municipales. Si bien las normas de redacción de estos documentos¹ impedían reflejar en los originales las modificaciones acumuladas a lo largo del tiempo, ha sido práctica habitual, por su utilidad, la incorporación de múltiples anotaciones manuscritas que ampliaban la información que ofrecía esta herramienta catastral y que supuso un eficaz archivo de anotaciones.

Con la intención de elaborar un documento gráfico catastral que abarque el ámbito de estudio, se han consultado, reunido y digitalizado 56 “catastrones” a escala 1:2.000, posteriormente ensamblados y ajustados utilizando un programa informático de tratamiento de imágenes. El resultado es un plano único que contiene información catastral, topográfica y parcelaria –a partir de 1932– del ámbito comprendido entre la carretera de Tarragona a Reus, el antiguo camino de Vila-seca a La Canonja, el antiguo camino de Vila-seca a La Pineda, el antiguo camino del Racó de Salou, la línea de costa y el núcleo urbano de Tarragona próximo al río Francolí. El objetivo consistía en conseguir una imagen precisa de la morfología y estructura de la propiedad en este territorio antes de la colonización industrial, portuaria y residencial impulsada por el desarrollo de la época.

A partir de esta visión conjunta del catastrón se pueden apreciar con suma claridad los caminos históricos, y en especial el trazado de la Vía Augusta, bifurcado a partir del límite del terreno deltaico delimitado en este caso por el *riu* Clar. El trazado superior bordea los

pequeños promontorios de Torreforta, del actual polígono Entrevías y de Bonavista. Considerado como el trazado original de la Vía Augusta, toma dirección hacia la actual Vila-seca hasta enlazar con el trazado inferior a la altura de Cambrils.² El trazado inferior, a su vez, bordea la zona de marismas –conocida como La Pineda– y atraviesa el Cabo de Salou, pasando luego por la costa, ruta corroborada por el hallazgo en el paraje de Vilafortuny de un Miliario.³ Antes de esta bifurcación no parece existir gran consenso en relación con el trazado de la Vía Augusta una vez fuera murallas y a través del terreno deltaico del Francolí hasta Torreforta. Básicamente se barajan tres hipótesis sobre este tramo, dos de ellas coinciden en que el antiguo puente de piedra (actual puente de la avenida de Roma) era el paso de la Vía Hercúlea o Augusta sobre el río Tulcis, hoy Francolí. La tercera hipótesis ubica el paso sobre el río por debajo de la Necrópolis (en parte bajo el edificio de la antigua Tabacalera), en lo que viene a ser el *camí* de la Fonteta o la actual calle Real. Esta última hipótesis está avalada por el Miliario descubierto en lo que hoy es la plaza de toros, por debajo de la avenida Ramón y Cajal, y por la gran cantidad de enterramientos que se han descubierto en torno a este trazado, muy cerca de la Necrópolis.

También se aprecian claramente los trazados originales de la N-340 (de Castellón de la Plana a Tarragona) y de sendas líneas de ferrocarril (MZA y Valencia-Barcelona) que se unen en una justo después de cruzar el río Francolí. Con relación al trazado de la N-340, destacar que no se ajusta al curso de caminos antiguos, es decir, es un trazado

1. Fernández Nieto, Alberto. “El plano catastrón del Catastro Topográfico Parcelario”. *Revista CT/Catastro*, n.º 53, abril 2005. Dirección General del Catastro. Ministerio de Economía y Hacienda.

2. Palet Martínez, Josep Maria, Orengo Romeu, Hèctor Aleix, Riera Mora, Santiago. “Planimetría general de las Centuriaciones del Camp de Tarragona (tramas I, II y III) y superposición de la trama III en la planimetría de Tarraco”. Centuriación del territorio y modelación del paisaje en los llanos litorales de Barcino (Barcelona) y Tarraco (Tarragona). Una investigación interdisciplinar a través de la integración de datos arqueomorfológicos y paleoambientales. *AGRI CENTUARITI. An International Journal of Landscape Archaeology*. Fabrizio Serra Editore, 2010.

3. Massó Carballido, Manuel Jaume. “Notas sobre un Miliario desaparecido de la Vía Augusta, entre las mansiones de Tarraco y Oleastrum. Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana, 1990, págs. 347-354.

ex novo en el territorio que parte desde la estación de Vila-seca y finaliza su recto trazado escasos metros antes de llegar al único puente construido en aquel momento sobre el río. La no coincidencia lineal con el puente metálico sobre el Francolí, construido en 1870, es una de las grandes incógnitas en torno a este nuevo trazado. Hipótesis como la diferente cota entre el puente y el terreno deltaico sobre el que se construye la nacional o un gesto esquivo a la pequeña colina de Torreforta se convierten en argumentos razonables que explican esta disfunción. Pese a estas posibilidades, todavía son pertinentes las siguientes preguntas: **¿hacia dónde apuntaba el trazado de la N-340?, ¿cómo es que un trazado tan contundente no apunta directamente a los puentes sobre el río?**, Conjeturas que confirman la hipótesis sostenida por esta investigación sobre la formación de esta periferia de la ciudad, pero sin la ciudad.

La acumulación de información sobre esta base cartográfica confiere a este documento un valor urbanístico más allá del meramente catastral, siendo con toda seguridad el tablero de trabajo y campo de pruebas que ofrecía mayor precisión a los proyectistas para modificaciones de trazados y nuevas vías de comunicación en el territorio, como la variante de Vila-seca, la nueva carretera del Faro de Salou, también llamada de la Universidad Laboral, o el trazado de la avenida de Roma desde la incipiente plaza Imperial Tarraco. Gran cantidad de anotaciones manuscritas complementan los trazos originales del documento por medio de la incorporación de nuevos registros catastrales, segregaciones, construcciones e incluso los nuevos propietarios.

La lectura en profundidad de este documento ofrece verosimilitud a las sospechas en torno a operaciones especulativas que hicieron posible la dispersa implantación química y la precaria urbanización de los dos polígonos industriales (Entrevías-1957 y Francolí-1966). Anotadas en los márgenes de las cartulinas figuran los cambios de titularidad entre particulares y empresas que afectan a los terrenos, identificados por polígono y parcela, lo que hace posible su rápida localización. Podemos así comprobar que originalmente la compañía CAMPSA adquirió gran parte de los terrenos que hoy conocemos como polígonos Riuclar-Icomar y que finalmente se convirtieron en un destino residencial próximo a sus instalaciones de almacenaje de hidrocarburos.

También este *catastrón* se convirtió en un documento improvisado sobre la parcelación marginal que inicialmente se localizó en Torreforta. Apoyándose en el viejo camino de acceso a la antigua fortificación que da nombre al barrio –y no sobre la N-340–, cuelga la vialidad que permite una parcelación generosa en su superficie de parcela, pero que a medida que se extiende disminuye de tamaño por obvias razones especulativas. Otras operaciones de parcelación en el tiempo se concentran en torno a la estación de clasificación del ferrocarril, pero en este caso de uso industrial. Como trazo característico, destacar que ninguno de estos fraccionamientos marginales se apoya en vías importantes de comunicación, sin embargo, se ubican especialmente próximos a ellas o a sus cruces.



Trazados de la futura avenida de Roma sobre el Catastrón



Plano parcelario que surge de la unión de 56 planillas, a escala 1:2.000, del Catastrón de 1932. Fuente: Elaboración propia a partir de los originales



^ El interés por construir una imagen completa del parcelario, entre Tarragona y Vila-seca momentos antes de acoger el gran desarrollo económico se convirtió desde el principio en un objetivo fundamental en esta investigación. De este propósito se obtiene el siguiente documento inédito, que se ha convertido en una de las imágenes centrales de la investigación. Su estudio y manipulación, pero sobre todo la visión global de un ámbito concreto, ha ayudado a una mejor lectura de sus elementos, como la red de caminos, la estructura de la propiedad, la red de acequias, las trazas infraestructurales, sus continuidades y discontinuidades. En definitiva –y en palabras de Perejaume– la *agrarietat* sobre la que se edificó otra complejidad de naturaleza mucho más urbana.

El vuelo americano. La imagen del mosaico agrícola

1956 se convirtió en un año de referencia obligada en la cartografía española, ya que se obtuvieron las imágenes de cobertura nacional con mayor precisión mediante la fotografía aérea. El llamado “vuelo americano serie B” supuso una nueva óptica de análisis para los servicios de cartografía del momento, y un preciado instrumento para la primera Ley del Suelo, de 12 de mayo, de 1956. Junto con los primeros ensayos fotográficos aéreos de los años veinte, se ha convertido en una herramienta de arqueología cartográfica que nos permite trabajar sobre la evolución geográfica en todos sus aspectos. En Entrevías nos permite tener **una imagen nítida del momento previo a la gran industrialización**, dominado por tres trazados horizontales contundentes: dos líneas férreas y la N-340. A escala territorial, esta imagen nos presenta un Camp de Tarragona equilibrado por dos grandes núcleos de población (Tarragona y Reus), tres pequeños núcleos históricos (La Canonja, Vila-seca y Constantí), dos incipientes asentamientos urbanos (Salou y Torreforta) y dos importantes infraestructuras (puerto de Tarragona y el Campo de Aviación), que por su posición estratégica también participan en este complejo equilibrio.

La extensión y el tamaño de la imagen del vuelo americano de 1956 que reproduce esta investigación no son casuales, enmarcan un triángulo geométrico cuyos vértices apuntan a las dos mayores poblaciones –Reus y Tarragona– y al Cabo de Salou, que, en tanto que el accidente geográfico más importante de este litoral, ha demostrado ser un polo de interés turístico de primer orden. Estos vértices están unidos por trazados continuos (infraestructuras viarias), excepto entre Tarragona y el Cabo de Salou, que hasta los años setenta no tenían conexión directa. Esta clara desconexión permitió mantener inalterada la imagen de una parcelación agrícola de cultivos intensivos entre el *riu* Clar y la carretera de La Pineda. Una estructura de la propiedad cuarteada con similares proporciones

según su posicionamiento y tipo de cultivo, predominando el mayor tamaño cuanto más próximo al mar y de menor dimensión al aproximarse a las poblaciones o núcleos diseminados (*masos*).

En toda esta *plana* agrícola, delimitada entre el *riu* Clar y Les Pinedes, una única construcción reciente, la Universidad Laboral (1952), alteraba este orden geométrico y visual de campos y caminos. No obstante, la orientación de esta construcción sigue la generatriz de la parcelación existente, coincidiendo con la mejor orientación a sur de sus edificaciones más importantes. En la imagen destaca una traza reciente, la que comunica este nuevo equipamiento con la única arteria de comunicación viaria, la N-340, siguiendo el viejo trazado del camino real a Valencia, con origen en el cruce llamado de Torreforta que en los cincuenta ya toma dimensión como nueva reparcelación residencial, a cierta distancia de la ciudad, y que prudentemente se separa del cauce inundable del Francolí. Como la Universidad Laboral, la nueva Torreforta también se “ajusta” al orden parcelario, por orientación y apoyo en los caminos existentes.

La nítida imagen en blanco y negro permite identificar, precisamente por la distinta intensidad cromática, las diferentes tipologías de cultivos en la zona. Desde la mancha más oscura que tan bien dibuja el delta del Francolí y sus huertas de ribera siguiendo su curso fluvial hasta los “claros punteados” que identifican a los terrenos más elevados, y por tanto de secano, plantados de olivares, algarrobos⁴ y almendros. Entre estas dos grandes “manchas” de la imagen se reparte una gran extensión agrícola que se orienta según las generatrices de los caminos rurales, de los cursos hídricos (rieras, torrentes y acequias) y que rodean a los escasos asentamientos poblacionales hasta 1956, periodo previo –pero próximo ya– a la primera industrialización de la zona.

4. Una de las primeras industrias implantadas en el lugar, CERATONIA, tenía como materia prima el fruto del algarrobo (*Ceratonia siliqua*) como principal elemento en la fabricación de piensos para animales.



Siguiendo en la búsqueda de relaciones espaciales basadas en conexiones formales localizamos otra clara triangulación, que aparece en esta imagen de 1956, y que se muestra evidente precisamente por la acumulación de nuevas actividades en sus lados, potenciándolos. Este triángulo no es coincidente con el anterior en todos sus vértices, conserva Reus y Tarragona, pero Vila-seca será el tercer vértice. Como ya hemos comentado en capítulos anteriores, el núcleo de Vila-seca toma importancia por una decisión en el trazado ferroviario entre Reus y Tarragona (1853), a partir de ahí, la doble conexión (carretera y ferrocarril) entre Vila-seca y Tarragona, “trocea” el parcelario agrícola convirtiendo al “intradós” en un **terreno entrevías todavía de uso agrícola pero de incierto destino**. A este “intradós” se le suma otro entre el ferrocarril de Reus-Tarragona y el de Valencia-Tarragona (1862) que separa ya definitivamente al Camp agrícola en dos grandes porciones, la septentrional y la meridional, y que a lo largo del desarrollo urbanístico de esta zona han mantenido claramente diferenciados sus usos y características predominantes.

Como la homogeneidad de la imagen es lo que más predomina, por el hecho característico de ser un mosaico parcelario básicamente agrícola, busquemos las alteraciones que nos ayuden a explicar las razones de la **ocupación dispersa** que predominó a lo largo de los periodos de mayor expansión económica-industrial. Las primeras “excepciones” ya las hemos identificado: la Universidad Laboral y Torreforta, pero de menor dimensión existen otras, como la estación Clasificación (1925) y su apéndice industrial limítrofe, CAMPSA (1930), y la primera industria en la zona, ALQUIMIA (1956), justo en el borde del desvío del Francolí en ocasión de la construcción del segundo dique portuario. Todas estas “excepciones” tienen en común

que se ubican muy próximas o lindando directamente a carreteras, caminos, antiguas edificaciones o infraestructuras como el puerto. Excepto la Universidad Laboral, que por su dimensión necesita del suficiente terreno que le permita desarrollarse tal y como su ambición fundacional le exigía, como una nueva centralidad, y con gesto endogámico con relación a la ciudad y su núcleo urbano.

También otras “excepciones” destacadas, pero poco visibles sobre la imagen, potencian una de las trazas horizontales que trocean este mosaico, la N-340. Se trata de las industrias que entre los años cuarenta y cincuenta se apoyan a esta infraestructura: CEPASA (1948), E. LUCAS BOLS (1954) y CERATONIA (1954). Los nuevos asentamientos industriales buscan, principalmente, las “excepciones” a este mosaico agrícola para su ubicación, siendo los asentamientos más de tipo residencial los que mejor se diluyen en el orden parcelario agrícola. Esta “ley” va a mantenerse a lo largo de todo el desarrollo moderno de este sector, ayudando así a distinguir unos usos de otros por razón de ubicación. También por sí mismas estas “excepciones industriales” en el mosaico agrícola, y principalmente entrevías, provocan un efecto de atracción que induce a la instalación de nuevas industrias próximas a las existentes; HIDRO-NITRO (1956) y ampliación de CAMPSA (1950). También las “excepciones residenciales” tienden a extenderse, Torreforta acoge la construcción de las primeras viviendas sociales (Primer Plan Sindical, 1954) y la primera urbanización de sus calles (1955). De nuevo la Universidad Laboral es una excepción, en 1956 finaliza su construcción sin haber contribuido a la edificación de otros asentamientos limítrofes, manteniendo su única conexión en lo que será el primer tramo de la actual carretera-autovía entre Tarragona y Salou.

^ Ante la clara preeminencia del territorio no urbanizado, por su extensión, son múltiples los aspectos amables muy identificados con procesos urbanos. También es consecuencia directa de una implantación dispersa sin excesivas cesiones y de un desarrollo errático. Lo que en su momento se pensó como necesarios márgenes expansivos, hoy prevalece como una huella territorial inalterada que reclama su protagonismo y se resiste a seguir únicamente como espectador. De cómo ha de ser considerada esta realidad, que también se transmite como síntoma de identidad territorial, dependerá en gran medida la percepción de su importancia y su transposición urbanística final.



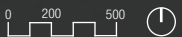
Mosaico y litoral del Camp de Tarragona, Vuelo americano, 1956



1956_ICC_11

^ “La colonización agrícola del territorio rural por el hombre se ha realizado a través de la historia bajo unas técnicas y unos esfuerzos diferenciados, pero con un objetivo común: organizar la naturaleza vegetal y animal a su servicio. El resultado formal del orden territorial así establecido es fruto, por una parte, de influencias geográficas, biológicas y naturales y, por otra, es el resultado de las fuerzas sociales y económicas propias de cada periodo histórico y de cada territorio. Esta simbiosis o imbricación el medio natural y del medio humano en el espacio y en el tiempo es la causa de la complejidad de las relaciones profundas y duraderas de las sociedades con el territorio.”*

*Fragmento del artículo “El territorio como arquitectura. De la geografía a la arquitectura del territorio.” Xabier Eizaguirre. Lleida. DAU#12, 2000.



La confirmación de la voluntad industrial, 1956-1959

Para Tarragona, y otras tantas ciudades emergentes en el ocaso de la España autárquica de los cincuenta, la primera Ley del Suelo, de 1956, se convirtió en un buen instrumento para su transformación. En el caso tarraconense, con terrenos atrapados entre campos de cultivo, infraestructuras e industrias diseminadas, esta ley, aplicada sobre una sociedad desorientada por la trayectoria del progreso, legalizó la especulación que abrió el camino a la ocupación industrial de Entrevías.

Las crónicas describen a una ciudad “estresada” por este fulminante y concentrado progreso. A partir de 1956, Tarragona recibió un gran empuje económico, sin parangón en el resto de España, para una provincia de economía débil y mentalidad estática. Coincidieron en el tiempo la práctica electrificación de todas sus líneas de ferrocarril, completando así el llamado “ocho Catalán” que permitió el paso de los directos, trenes eléctricos y trenes correo por su estación, la construcción de la Universidad Laboral, el proyecto de la Ciudad Residencial de Educación y Descanso, el Museo Arqueológico, varios equipamientos educativos (colegio mayor San Pablo y el grupo escolar Jaime I), completaría las obras de la plaza Imperial Tarraco y urbanizaría parte de la vialidad del ensanche de 1922.

También la nueva construcción de edificios administrativos, como el Gobierno Civil y la nueva Audiencia, obligaría a prolongar la Rambla hacia la Prisión Provincial. En el capítulo de vivienda, se trabajaría en los nuevos grupos de viviendas protegidas en Torreforta y La Salle, impulsadas por la Organización Sindical Obrera del momento. 1956 es el año de la instalación de los primeros semáforos en la ciudad, que permiten organizar el intenso tráfico de la N-340 en su travesía por la ciudad. El nuevo puente sobre el río Francolí, presupuestado y licitado

ese año, ayudaría a descongestionar el tráfico de entrada a la ciudad por dicha carretera.

Para el desarrollo económico de Tarragona, el periodo entre 1956 y 1959 supone la confirmación de una voluntad industrial para la periferia oeste de la ciudad, preservando la zona este para el turismo nacional, atraído por la Ciudad Residencial. Las noticias de nuevas industrias interesadas en Entrevías acaparan la mayoría de las crónicas económicas del momento. Las nuevas y modernas condiciones logísticas que suministran a la ciudad la suficiente movilidad (de ferrocarril, marítima y por carretera), electricidad y capacidad de transformación y transporte de materias primas atraen paulatinamente a industrias del sector petrolífero y químico principalmente, así como a pequeñas industrias auxiliares, de transformación, de alimentación y de automoción.⁵

Tal acumulación de circunstancias y parabienes tiene consecuencias económicas, sociales y por supuesto urbanísticas. Como sabemos, a esta investigación le interesa sobremanera detectar, analizar y comprender **la forma de la idea o las ideas que guían los planes** y que se manifiesta en “las imágenes que dan figura a los proyectos” (Parcerisa, 1991), pues bien, en este periodo tan trascendental, **la ciudad no tiene ni ideas ni planes**, por lo que **la imagen de la ciudad en este preciso momento responde precisamente a una improvisación urbanística que también ha participado en la construcción y consolidación de su forma *urbis***. De ahí el interés en profundizar sobre todos los escenarios que han configurado la compleja realidad urbanística de la periferia oeste de la ciudad.

Efectivamente, durante este periodo tan trascendental para la construcción de la forma urbana en esta periferia, la ciudad no tiene

5. En la crónica de Petrófilo de 4 de octubre de 1956 se relacionan las siguientes industrias implantadas o interesadas en implantarse en Entrevías: Ceratonia, Lucas Bols, Abelló Oxígeno Linde, ampliación de CAMPSA, fábrica de conservas Salvador Vidal Pons, Industrias Químicas Reunidas, Cros, Hidro Nitro Española.



Abelló Oxígeno. Vista aérea

1964_AIA_03

LA VANGUARDIA ESPAÑOLA VIERNES 26 DE MAYO DE 1967

**CUADERNO DEL FRANCOLI
FABRICAS
EN EL
PAISAJE**

Sixt y Sabarrosa y no sólo una vez. En el momento de la construcción del edificio, el arquitecto ya tenía en mente la posibilidad de una extensión de planta y de una necesidad de repetición de espacios. En consecuencia, el arquitecto proyectó una planta que permitiera la ampliación de la fábrica en cualquier momento. Me dirijo por el momento a la planta principal, la planta de la producción de ácido oxalico. La planta principal de esta fábrica es un edificio bastante complicado, la planta principal de la producción de ácido oxalico. La planta principal de esta fábrica es un edificio bastante complicado, la planta principal de la producción de ácido oxalico.



NUEVO SUMIDO
Tarragona es una zona industrial y comercial que ha crecido mucho en los últimos años. La planta principal de esta fábrica es un edificio bastante complicado, la planta principal de la producción de ácido oxalico. La planta principal de esta fábrica es un edificio bastante complicado, la planta principal de la producción de ácido oxalico.

EL PAISAJE TRASTORNADO
Cuando se habla de paisaje industrial, se habla de un paisaje que ha sido trastornado por la actividad humana. La planta principal de esta fábrica es un edificio bastante complicado, la planta principal de la producción de ácido oxalico. La planta principal de esta fábrica es un edificio bastante complicado, la planta principal de la producción de ácido oxalico.



Artículo de La Vanguardia Española

1967_HLV_36

un plan, pero sí que tiene ciertas intuiciones. Reconoce, por ejemplo, el papel vertebrador, de centralidad y de oportunidad de ciertas piezas o sectores de la ciudad. Es el caso de la plaza Imperial Tarraco, que se apresura a urbanizar por completo para recibir la que se denominó en su momento la “avenida del Francolí”, una calzada de treinta y cinco metros de ancho que rápidamente se comparó con la Diagonal de Barcelona. O la cobertura de la zona viaria inmediata a la estación del ferrocarril para dignificar las vistas desde el Balcón del Mediterráneo.⁶ La siempre precaria estación del ferrocarril, se ha convertido en una eterna reclamación que sigue generando titulares hoy en día.

En mi opinión, la mayor intuición que tenía la ciudad en 1956-1959 era el horizonte industrial que tenía por delante si acertaba en posicionarse como un polo económico complementario a la corona industrial de Barcelona, que dicho sea de paso ya mostraba evidentes síntomas de saturación, y que Tarragona supo aprovechar razonablemente. El precio de esta intuición ya lo sabemos, una gran extensión industrial que hizo suya la condición entrevías para evitar ser urbanizada a cualquier coste. Ante el evidente desajuste de esta deriva, las tardías y escasas reacciones a esta intuición se materializaron en una mediocre urbanización del polígono industrial Entrevías y en el proceso de expropiación forzosa de terrenos –gracias a la nueva Ley del Suelo– para la construcción del nuevo polígono industrial del Francolí (de impulso estatal). Entre tanto, la llegada de nuevas industrias por el efecto de concentración sectorial fue incesante, lo que a la vez produjo otro efecto llamada, en este caso de mano de obra barata que desbordó el precario y escaso parque de viviendas sociales de la ciudad alentando la parcelación espontánea del suelo agrícola próximo a las nuevas industrias en proyecto y construcción.

Al principio, los aranceles beneficiaron la instalación, consolidación y ampliación del polígono químico de Tarragona. Al desaparecer los aranceles, las empresas químicas de Tarragona pierden su competitividad al tener que compartir el mercado nacional con la entrada de productos extranjeros. EE. UU. y ASIA producen a costes casi una tercera parte inferiores a los de Tarragona, además, productos como las bolsas de plástico están perdiendo cuota de mercado. Por todo ello, se crea un clúster químico que busca promocionar las ventajas del polígono químico sur. Entre estas ventajas podemos destacar la posibilidad de ampliación de las plantas y la creación de nuevas por la existencia de suelo sin edificar. El rack es uno de los mejores del mundo, al ser todo accesible y poder dar servicio al puerto y entre empresas. La distancia de protección de 500 metros frente a sus vecinos aporta seguridad urbanística (en Europa están muy cerca de las ciudades). El puerto es un gran aliado, un 60% del movimiento portuario obedece a intereses químicos. Dispone de buenas infraestructuras que potencian la logística necesaria para esta necesidad industrial.

6. El 26 de noviembre de 1956, el *Diario Español* publica la noticia del primer estudio para la cobertura de la zona viaria inmediata al Balcón del Mediterráneo con “una espesa y tupida franja verde”.



Torreforta y el polígono industrial del Francolí en construcción. Vista aérea

1965_ICC_42

^ “Cuando el inquieto viajero don Antonio Ponz anduvo por estos predios, el territorio que se extiende de Cambrils a Tarragona «estaba bien cultivado, particularmente de viñas y olivares, y abundancia de huertos». La visión de Ponz es idílica y casi la que llegó a nuestros días, antes de la incontenible irrupción del turismo, aunque el viajero dieciochesco no registra las plantaciones de almendros y avellanos, que definen modernamente la característica del Camp-tarraconense. Esta campiña mereció las alabanzas de los poetas, los escritores y los artistas, y ahora es invadida por las recientes construcciones industriales que alteran su antañona fisonomía. La fábrica moderna constituye un elemento nuevo de la paisajística. Los motivos primarios de un paisaje —el río caudaloso, la montaña, el bosque, la llanura sin fin— y esos otros que el hombre dispuso en los altozanos, como, por ejemplo, el castillo, ceden su atractivo a las enormes fábricas

que, a modo de manchas plateadas, relucen: al sol en las explanadas. Una fábrica no es hoy un conjunto de tinglados y galpones, donde, al abrigo de unas hoscas techumbres laboran en silencio unos productores sin ventura. Esta idea de raíz romántica suscitó una novelística social y revolucionaria. Todos hemos leído alguna novela «de fábrica». No sé por qué atisbo en estas factorías plomizas un soplo de arte abstracto y hasta recuerdan la ascensión goticista en sus chimeneas y tuberías retorcidas, que semejan agujas y pináculos ojivales. Aparecen súbitamente en los recodos de los caminos y son notas diferenciadas de los panoramas. Es el triunfo del hormigón y sobre todo del aluminio. Parecen realizaciones plásticas ejecutadas por un gigante de los campos que se afanase en una búsqueda de formas fantásticas. Y el artista gigante dispone de esas esferas argentinas para un formidable juego de carambolas. Supongo que hay

El origen del polígono industrial del Francolí. El Plan de Urgencia Social y de Descongestión Industrial de Barcelona (1958-1959)

“La vivienda es una necesidad vital que hay que poner al alcance de todas las situaciones económicas.”⁷ Esta consigna inspiró políticamente la promulgación de los Planes de Urgencia Social⁸ desde 1957, aunque la motivación real buscaba controlar una circunstancia social y urbana que había desbordado a las ciudades receptoras de una inmigración nacional que huía de la precaria condición rural. La primera ley de estas características data del 13 de noviembre de 1957 y regula el Plan de Urgencia Social de Madrid. En sus disposiciones finales ya apunta la necesidad de trabajar sobre otras localidades, citando directamente a Barcelona, a la que le llegó rápidamente el turno el 21 de marzo de 1958, con la publicación de un decreto por el que se adaptaban a Barcelona las disposiciones que regían el Plan para Madrid. Con el ánimo de fabricar un punto de inflexión al crecimiento incontrolado de las grandes ciudades –especialmente Madrid y Barcelona–, estos planes impulsaron la creación de ciudades y polígonos satélite y la deslocalización industrial, invocando limitaciones normativas en cuanto al crecimiento y ordenación del suelo se refiere, a la ordenación de la construcción y su mano de obra, y a la restricción de industrias en un determinado radio, que en el caso de Madrid se determinó en 50 km.

De estos primeros planes pensados para el control de la inmigración rural surgen otros derivados con intención de actuar sobre el reclamo de la población hacia las ciudades, la industria. De ahí a que en algunos decretos posteriores se haga referencia al Plan de Gobierno de Urgente Descongestión Industrial de Barcelona. Este es el caso del Decreto 2299/1958, de 10 de diciembre, por el que se autoriza la adquisición directa de los terrenos precisos para la formación de un polígono

un concepto arquitectónico de la planta industrial y que es consecuencia de la instalación al aire libre. Si la ordenación de una zona industrial la proyecta un sabio urbanista, el efecto estético resulta sorprendente, pues se conjugan los caprichos del aluminio con el verdor de los macizos, los céspedes y las arboledas. Estimo que si el naciente complejo tarraconense no olvida la conjunción de la construcción y el paisaje, debe brotar en el campo poético, con el mar antiguo, una perspectiva sometida a las consignas de un humanismo trascendental.”*

*“El Paisaje transtornado”. Fragmento del artículo “Cuaderno del Francolí. Fábricas en el Paisaje” de Álvaro Rubial, publicado en *La Vanguardia Española* el 26 de mayo de 1967.

7. Titular del *Diario ABC* con relación a la puesta en marcha del Plan de Urgencia Social de Barcelona. *Diario ABC* de 23 de abril de 1958, pág. 41.

8. Destinados a beneficiar a los sectores más desfavorecidos de las grandes zonas urbanas, como es el caso de Madrid (Ley del 13/11/1957), Barcelona (Decreto del 21/3/1958), Vizcaya (Decretos del 5/9/1958 y 27/5/1959) o Asturias (10/10/1958), proyectos que se completan con otros planes urbanísticos como los Poblados Dirigidos o el segundo Plan Quinquenal, a partir de 1960. Extracto del texto “Ni un hogar sin lumbre ni un español sin hogar. José Luis de Arrese y el simbolismo ideológico en la política del Ministerio de la Vivienda”, de Francisco Javier Maestrojuan, *Príncipe de Viana*, Pamplona, año 58, n.º 210 (en-abr, 1997), pág. 177.



Vista de los terrenos sobre los que se construye el Polígono Industrial del Francolí 1959_AFI_12

industrial en Tarragona y que será denominado Polígono Industrial del Francolí.

La primera referencia, documentada en el *Diario Español* de la época, sobre la nominación de Tarragona como alternativa a la congestión industrial de la primera corona de Barcelona, la encontramos en una crónica de Petrófilo del 5 de diciembre de 1957. Venía a decir que los motivos de la industrialización de Tarragona “no son otros que terrenos baratos, electricidad casi a pie de fábrica, buenas comunicaciones, proximidad del puerto y una tendencia a descongestionar Barcelona y su zona industrial, cada día más saturada y con mayores problemas”. Añadía a esta reflexión que “Nuestra ciudad lleva una buena marcha. Es acompañada para no crear complicaciones pero lo suficiente firme para aspirar a una mayor importancia demográfica.” Es evidente que **la ciudad quería competir industrial y demográficamente en la liga de las ciudades y territorios más beneficiados del régimen**, y así fue.

Unos meses más tarde, el 19 de abril de 1958, Mezquida insistía de nuevo en la propaganda del proceso de industrialización abundando en los factores que influyen en la nueva localización de industrias en Entrevías. Esgrime razones geográficas como impedimento a la expansión industrial de Barcelona, y sostiene con ello que el valor de los solares en el área de Barcelona se ve perjudicado por la imposibilidad de crecimiento de las áreas industriales, a razón de los obstáculos naturales (Tibidabo y costas del Garraf). “Contrariamente a estos impedimentos, nuestra ciudad ofrece terrenos en muy buenas condiciones, gracias a la magnífica previsión del Ayuntamiento que adquirió una extensa finca



9. “Cuando la gestión municipal, en ese sentido parecía haber llegado a su límite, que es el de sus posibilidades financieras, el estado, por medio de la Gerencia de la Dirección General de Urbanismo (Ministerio de la Vivienda) ha proyectado y está expropiando un nuevo polígono industrial, en la margen derecha del Río Francolí, entre la factoría de Campsa y la carretera de Salou. Este polígono tiene una extensión de 80 Ha., y se tiene el propósito de ponerlo en marcha rápidamente con miras a la descongestión industrial de Barcelona”. Extracto de la Memoria Justificativa de la Ordenación y de las Etapas en que se prevé su realización. Memoria Descriptiva del Plan General de Ordenación de Tarragona, 1960, pág. 1.

entre las vías de ferrocarril de Valencia y Reus.” Mezquida se refiere a la polémica política de compras que puso en práctica el alcalde Rafael Sanromà como apuesta firme para impulsar la industrialización, y que consistía en la “adquisición de fincas a los *pagesos* mediante contratos privados a título particular apoyándose en su condición de alcalde” (J. Llop, 2002).

Avalando esta tesis, la memoria descriptiva⁹ del Plan de 1960 (elaborada en 1959) identifica dos circunstancias de orden social y administrativo coincidentes en el tiempo: las limitaciones financieras del Ayuntamiento de Tarragona y la necesaria descongestión industrial de Barcelona, como las que hicieron posible un nuevo polígono industrial en Tarragona de impulso estatal. El Polígono Industrial del Francolí fue la respuesta del Estado a las demandas de suelo para uso industrial en el espacio entrevías.

Pero las buenas noticias para la ciudadanía pronto se tornaron en mal negocio para los propietarios afectados. Desconfiados por la iniciativa del alcalde Sanromà, muchos propietarios, que Mezquida estima en un 40%, se negaron a vender. En una crónica del 26 de noviembre de 1959 y en tono claramente amenazador, Mezquida advierte de la fuerza legal que confiere la nueva Ley del Suelo en materia de expropiación forzosa si fracasa la acción política de Sanromà, y evoca el antiguo conflicto de intereses en la adquisición de terrenos para la Fábrica de Tabacos. Unos días más tarde, el 10 de diciembre, el Ministerio de la Vivienda decretaba la expropiación (adquisición directa) de dichos terrenos.¹⁰

10. El cuerpo del decreto argumenta la autorización de la adquisición directa por “La situación privilegiada y las ventajas esenciales que ofrece la ciudad de Tarragona para desarrollar el Plan de Gobierno de urgente descongestión industrial de Barcelona, condiciones que han sido reconocidas y aprovechadas por las industrias que en un limitado periodo de tiempo se están instalando, ya que cuentan con un utillado y estratégico puerto, una excelente red de comunicaciones, energía eléctrica necesaria y demás circunstancias favorables, aconsejan en la misma un polígono industrial.”



La Universidad Laboral, playa y campos de cultivo del Camp. Vista aérea

1962_ICC_08

△ “Jo no sé si els pot interessar saber que abans s’havia pensat en un altre terreny, el Mas de la Marquesa. Calia trobar un emplaçament idoni i calia fer-ho de pressa perquè no ens passéssim de l’any. Es mirà pels voltants de la font del Garrot, a prop del Pont del Diable, tot i que finalment no va ser el lloc escollit. L’opció més estudiada fou uns terrenys que eren propietat de Caridad Barraquer, situats a prop la Punta de la Móra, que també serien desestimats per una sèrie de circumstàncies, com foren, a més de les pretensions econòmiques de la marquesa, les moltes corbes de nivell que hi havia i que encarriria la construcció i les necessitats d’almenys unes 300 hectàrees.

[...] L’accés a través de la ctra. de Barcelona, ja molt congestionada, i la peça on s’havien de cedir els terrenys no presentaven les taxes per negociar amb la propietària. L’emplaçament actual es va triar perquè sí que reunia una sèrie de raons: es podia disposar d’unes 170 hectàrees, totes en

planura, que eren suficients. Es comptava amb una mina d’aigua procedent de la Boella, que podia ser comprada, cosa que es va fer. Amb el temps, allò es va malmetre gràcies a la indústria. Primer, la va anar cegant i després, contaminant, és a dir, que la poca aigua que arribava ja en els darrers anys, parlo del 70 i escaig, ja quasi no es podia utilitzar. La junta administrativa, encarregada en un principi de la compra dels terrenys i de la construcció, havia adquirit unes quantes parcel·les més enllà de la tanca visible en direcció on hi ha la platja de La Pineda.”*

*Fragmento de la entrevista al Dr. Francesc Ricomà, tesorero de la Universidad Laboral, del libro *La Universitat Laboral de Tarragona, 1952-1956*, págs. 52-54, COAC-T ediciones, 2006.

LA RAPIDEZ DEL CAMBIO DESDE LA OCUPACIÓN

Reacciones y ocupaciones espontáneas en la periferia

La Universidad Laboral (1952-1956). Fomentando la llegada de la industria

Todas las fuentes estadísticas muestran pobres índices de ocupación industrial en Tarragona durante el primer tercio del siglo xx en comparación con otras poblaciones cercanas. Sin ir más lejos, Reus y Valls ya venían demostrado desde finales del xix y principios del xx cierto protagonismo industrial al sur de Cataluña. De hecho, coincidiendo con la decisión de construir la Universidad Laboral en Tarragona se decretó, en julio de 1952, la construcción en Valls de un Instituto Laboral denominado Centro de Enseñanza Media y Profesional de Modalidad Agrícola y Ganadera, dependiente de la Dirección General de Enseñanza Laboral del Ministerio de Educación Nacional. Sobre la base de esta escasa tónica industrial,¹ **¿por qué se decide construir un gran centro de formación laboral a tres kilómetros de Tarragona ciudad?**, sobre una ubicación que ni siquiera se apoyaba a una vía de comunicación y, por lo tanto, no disponía de accesos suficientes,² que no establecía ningún vínculo formal con el núcleo urbano y que luego se ha comprobado que era un obstáculo para el crecimiento portuario e industrial, **dándose la paradoja de tener un centro de formación laboral amenazado por la propia industria a la que alimentó y sigue alimentando de personal cualificado.**

“Por alguna razón, Tarragona se convierte en el lugar escogido para que se construyan algunas obras de arquitectura que nos hacen pensar en una cierta fortuna de la Tarragona Moderna” (X. Monteny, 2006).³

Con independencia de las especulaciones sobre la elección⁴ de Tarragona como sede de la primera Universidad Laboral del noreste español (Aragón, Cataluña, Valencia y Baleares), a la que con el tiempo se añadirían Huesca (1967), Zaragoza (1968), Cheste (1969) y Logroño (1975), importa para esta investigación el **motivo o razón del emplazamiento elegido por oportunidad, reacción o soporte a unos estímulos industriales** que ya se intuyen en opinión de varios especialistas.

1. Mezquida escribe en su crónica “Industrialización de la ciudad” de 7 de diciembre de 1949, publicada en el *Diario Español*, “Porque a decir verdad, Tarragona carece de un verdadero núcleo industrial a pesar de su favorable situación y la importancia de su puerto. Quizá sea por la endémica falta de agua, quizá, también, por nuestra apatía e indolencia; el caso es que carecemos de unos centros fabriles lo suficientemente importantes para imponer una tónica industrial a la población.”

2. Jaume Jorba, aparejador de la empresa Fomento, constructora de la Universidad Laboral, declara “Recuerdo que la primera vez que fui todo estaba lleno de agua y de cañas, no había carretera. Había un camino de carro que cruzaba las dos vías de ferrocarril que pasaban por allá hacia Reus y hacia Valencia, y no había paso a nivel ni nada. Y bien, había unas nubes de mosquitos

que prácticamente nos mataron”. Fragmento (pág. 74) de la entrevista a Jaume Jorba publicada en el libro *La Universidad Laboral de Tarragona (1952-1956)*. COAC ediciones. Tarragona, 2006.

3. La publicación monográfica sobre la Universidad Laboral de Tarragona, editada en 2006 por la Demarcación de Tarragona del COAC, reconstruye el momento y las circunstancias.

4. “Los criterios de asentamiento de los centros fueron bien simples: dependiendo del lugar de nacimiento o residencia del ministro de turno o de los políticos adictos al régimen con notable influencia o carisma en el mismo.” Fragmento (pág. 40) de la entrevista a Ricardo Zafrilla publicada en el libro *La Universidad Laboral de Tarragona (1952-1956)*. COAC ediciones. Tarragona, 2006.



La construcción de la Universidad Laboral de Tarragona, 1952-1956. Fotografía manipulada para resaltar el terreno original del sobrepuesto. Material cedido por Gonzalo Pidal

1954_COACT_22

Sin embargo, la realidad puede ser otra, a tenor de las cartografías, crónicas y estadísticas industriales hasta 1951. Se trata de vislumbrar si la inyección de inversiones estatales de dimensión desconocida (Universidad Laboral y Ciudad Residencial) se realiza como soporte a las “grandes inversiones en industria pesada” (Parcerisa, 1991), o como fomento para el proyecto de construcción de un sector industrial pensado y promovido como idea de impulso económico o de ciudad previo a la llegada del capital inversor. Para fomentar la instalación de establecimientos fabriles, en 1949, el Ayuntamiento de Tarragona proyectó la exposición “Cómo es Tarragona”, con la intención de explicar las posibilidades de industrialización de la ciudad “mediante la exhibición de los oportunos gráficos en los cuales se hiciera resaltar nuestra inmejorable situación y las ventajas que puede reportarle a una empresa, sea de la índole que fuere, la instalación de un centro industrial en nuestra ciudad” (Petrófilo, 1949). Finalmente esta exposición se aplazó en varias ocasiones (1949, 1950), y no se tiene constancia de su celebración. El fin de esta promoción no era otro que imponer una política de industrialización de la ciudad a cualquier precio “debemos conceder toda clase de facilidades, ofreciendo terrenos si preciso fuera y sobre todo nuestras autoridades deben gestionar nuevas instalaciones ya sean de iniciativa oficial o privada para equilibrar el progreso ascendente que de unos años a esta parte está experimentando Tarragona” (Petrófilo, 1950).

El matiz es importante, dado que, como ya ocurrió en 1940 –en el origen de Torreforta– (ver capítulo “La rapidez del cambio desde la ocupación”), la elección de un lugar en muchos casos depende de la disponibilidad y forma del mismo, y no tanto de otras cualidades

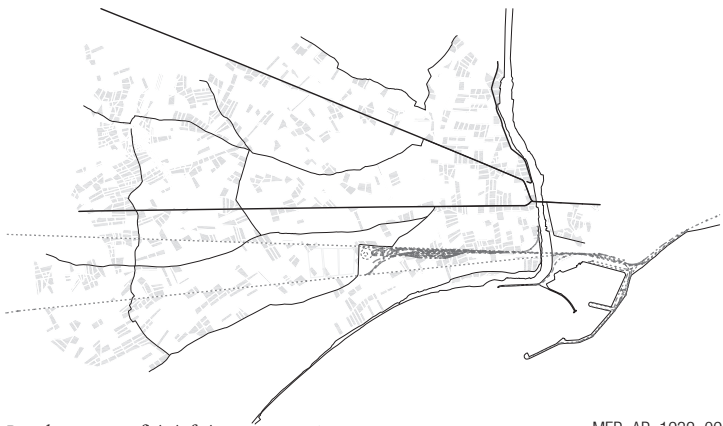
apropiadas o limitaciones manifiestas. Sabemos por Jaume Jorba, uno de los aparejadores de la construcción de la Universidad Laboral, que los terrenos elegidos eran unos humedales plagados de mosquitos, conocemos también que el antiguo término de La Pineda estaba constituido por un terreno muy plano y que la línea de costa estaba ocupada en gran parte por *aiguamolls* i *estanys*, de los cuales la agricultura se ha ido desprendiendo dejando paso a un “laberinto de acequias que drenan el agua al mar a través de compuertas” (J. Llop, 2002). Francesc Ricomà, tesorero de la Universidad Laboral, en una entrevista publicada en el libro de X. Montenys, confirma el estudio de otros emplazamientos alternativos que fueron desestimados, entre otras cosas por su limitada extensión (se requerían un mínimo de 300 ha).

Con esta información, de nuevo el *catastrón* de 1932 nos es de gran utilidad para determinar la razón de este emplazamiento. El esquema parcelario de La Pineda tiene su origen en grandes extensiones de terreno que, añadido a su condición inundable por aguas salinas, supuso una escasa fragmentación de la propiedad. La única probabilidad de adquirir terrenos de gran extensión en un entorno tan agrícola y productivo y preciado era en la línea de costa, donde no todos los cultivos eran viables, la propiedad no era tan preciosa y el horizonte del turismo no se oteaba.

Estratégicamente hablando, la ubicación de un equipamiento de esas características merecía apoyarse sobre algún eje de comunicación importante o resultar equidistante entre Reus y Tarragona, siendo Reus tradicionalmente más industrial que Tarragona.

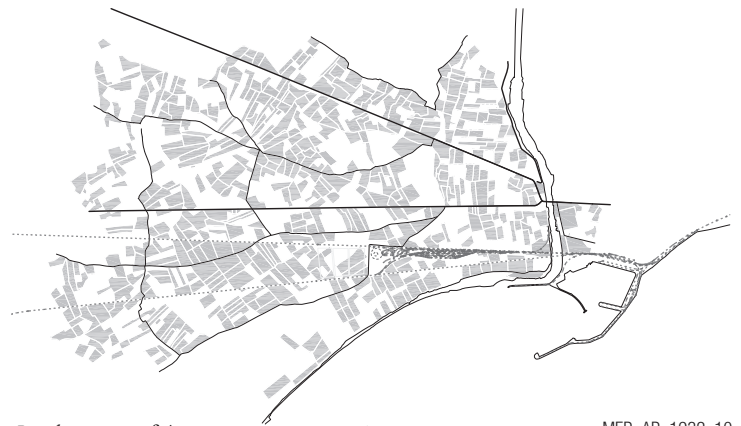
^ El proceso de ocupación en Entrevías destaca por su rapidez y espontaneidad, sobreponiendo las nuevas construcciones sobre la base agrícola para formar un nuevo manto que recibirá los nuevos usos.

> La interpretación del parcelario de 1932 arroja algunos datos relevantes que, a mi juicio, dan respuesta a las especulaciones sobre la ubicación de algunos de los grandes asentamientos y equipamientos en el Ponent de Tarragona. El objetivo del estudio era lograr entender las razones de la dispersión como principio de ubicación en este sector. La sospecha apuntaba a que la dimensión de estas fundaciones debía tener alguna relación con la dimensión del parcelario. El análisis del parcelario que muestran los siguientes gráficos confirma la sospecha. Fueron las parcelas de mayor dimensión las que recibieron las nuevas inversiones. El criterio de dimensión soslayó otros criterios básicos de oportunidad y accesibilidad.



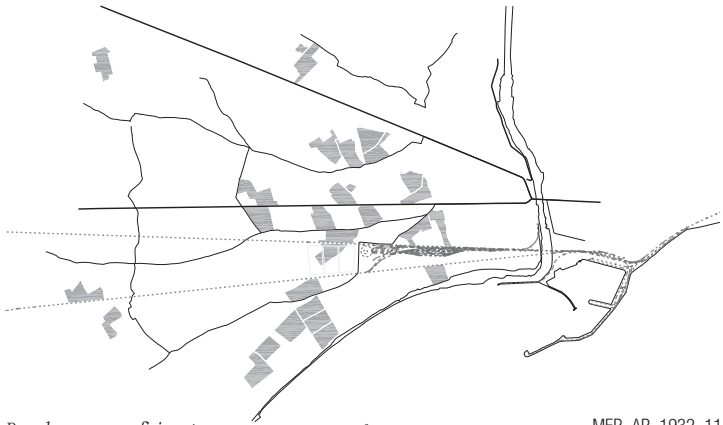
Parcelas con superficie inferior a 10.000 m²

MEP_AP_1932_09



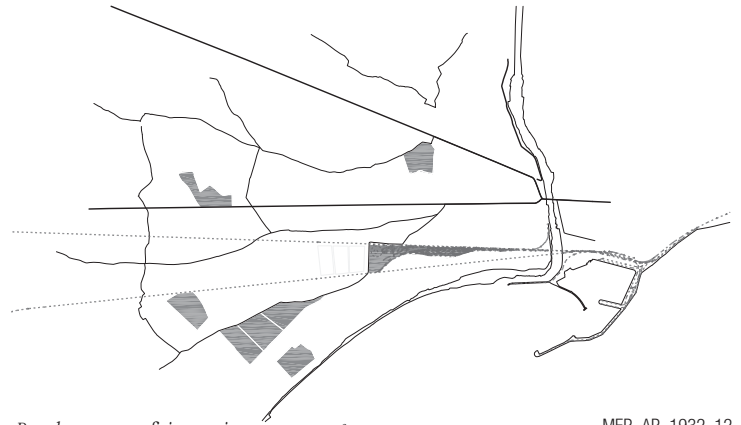
Parcelas con superficie entre 10.000 y 50.000 m²

MEP_AP_1932_10



Parcelas con superficie entre 50.000 y 100.000 m²

MEP_AP_1932_11



Parcelas con superficie superior a 100.000 m²

MEP_AP_1932_12



Las grandes parcelas del parcelario acogen los mayores equipamientos y asentamientos

0 200 500
MEP_AP_1932_13

Vivienda y periferia. La oportunidad del parcelario

Después de veinticinco años de crisis política, social y económica, en Tarragona se encadenan **crecimiento, necesidad y espontaneidad** a partir de los años cincuenta, cuando entre los objetivos de política económica que apuntan hacia las formas más deseables del desarrollo económico y social están los que se refieren al “**reparto de la actividad económica en el espacio físico**” (F. de Terán, 1973), de ahí a que el impulso de políticas económicas tengan un reflejo inmediato en el territorio, planificado o no. En pleno periodo autárquico, la materialización y localización de este reparto superó las históricas barreras que la ciudad había sostenido incluso con posterioridad al derribo de sus murallas. Siempre fueron unas barreras más conceptuales que físicas, **pero por primera vez la ciudad tuvo en cuenta a su periferia en este reparto**, e industria y vivienda prescindieron del núcleo urbano.

En el anterior periodo de cierta prosperidad económica para la ciudad (1915-1923) –con la actividad portuaria como protagonista–, el reparto tuvo su repercusión más urbana en la oportunidad que le brindaba su primer ensanche, que se sucede a lo largo de la calle Unión y que preside la nueva Rambla de San Juan (hoy Rambla Nova). En esta ocasión, la espontaneidad residencial no tuvo cabida en una ciudad escasa de clase obrera industrial, y en la que su dinámica económica dependía de las exportaciones y cabotajes de materias primas agrícolas,⁵ que básicamente nutrían con sus tasas portuarias las arcas de la administración, pero que poco revertían en la clase obrera y mucho menos en el impulso de viviendas económicas, que en aquel entonces se venían a denominar Casas Baratas, por el contexto normativo que supuso la Ley de Casas Baratas de 1911.

La Tarragona de la primera mitad del XIX era una ciudad **poco espontánea** en este sentido, el espíritu burocrático, eclesiástico y

militar que reinaba en la capital se mostraba impermeable a las políticas de impulso económico e industrial⁶ que retenían y atraían a la población y la convertían en necesarios consumidores de vivienda. En contraste con otras capitales fácilmente equiparables, como por ejemplo, Málaga,⁷ la incidencia de las políticas de impulso de las Casas Baratas fue escasa, y su localización no reconocía las posibilidades de crecimiento de otra periferia que no fuera la más limítrofe al núcleo urbano más consolidado.

La única experiencia de vivienda en Tarragona relacionada con el impulso de la Ley de Casas Baratas la encontramos en la Cooperativa “La Colectiva” que se constituye en 1927 al amparo de la ley de 1925, una tercera revisión de la primera ley de Casas Baratas de 1911. En 1928 se adquieren los terrenos y en 1930 se inician los trabajos, que finalizan en 1935.⁸ El proyecto se adjudica al arquitecto barcelonés Manuel Cases Lamolla, y la dirección de obra a los arquitectos locales Francisco y José María Monravá. Lo más característico de esta promoción es precisamente su ubicación, que a diferencia del caso de Málaga, se posiciona en una periferia muy próxima al núcleo urbano, que se relaciona con el proyecto de la plaza Imperial Tarraco, y que también otros proyectos importantes para la ciudad habían elegido, como la Escuela del Trabajo (1931) que Parcerisa identifica como uno de los tres edificios que definen el centro. Ya en la posguerra, otras iniciativas también reconocieron la centralidad de esta periferia: la Prisión Provincial (1944), la Casa Bloque (1945) y las viviendas de los Maestros (1945).

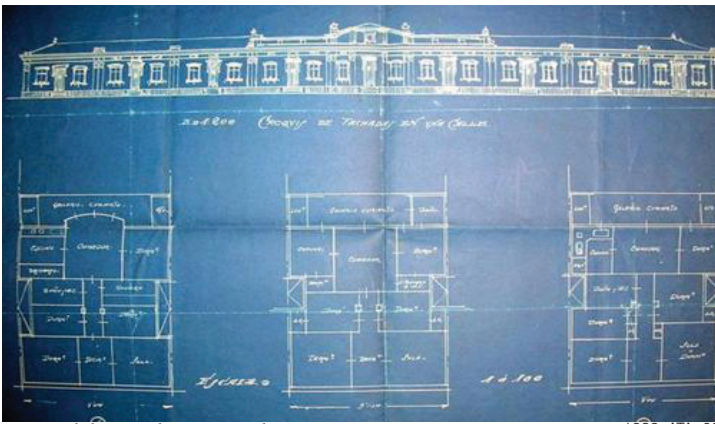
Poco tuvo que ver la decisión de constituir esta cooperativa con alguna estrategia de ocupación más allá de la propia iniciativa de sus fundadores, que movidos por un interés en disponer de

5. *Tarragona, 1923: crisi econòmica i postures ideològiques davant el cop d'estat*. MUIÑOS VILLAVERDE, M.^a J. Ajuntament de Tarragona, 1987.

6. “Tarragona contaba con una tímida industrialización de tipo moderno; se dedicaba a satisfacer el consumo primario de la población, pero no formaba un foco de transformación manufacturera que comportase una gran circulación monetaria, y mucho menos aún, tenía ningún factor de arrastre de otras factorías” MUIÑOS VILLAVERDE, M.^a J., *Tarragona, 1923: Crisi econòmica i postures ideològiques davant el cop d'estat*. Ajuntament de Tarragona, 1987.

7. En Málaga los seis barrios proyectados de Casas Baratas se localizan en su periferia oeste, apoyándose a los trazados de las futuras rondas que proyectan los planes. “En una siguiente etapa se consagra una feliz relación que tendrá una oportuna continuidad: los nuevos barrios residenciales van a ir estrechamente ligados con las propuestas que formulan los panes, precisamente con aquellas de más utópica gestión: las rondas.” “Las rondas de las Grandes Reformas y las Casas Baratas”. Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga ente 1897 y 1959. Reinoso Bellido, Rafael. Colegio de Arquitectos de Málaga, 2005.

8. GAVALDÀ, J. “El Planeamiento urbanístico uniformizador. Acciones ciudadanas para la conservación del patrimonio de las Casas baratas de Tarragona”. Actas del X Congreso Internacional de Geocrítica. Universitat de Barcelona, 2008.



Proyecto de las casas baratas La Colectiva

1928_AIA_03

viviendas amplias, salubres, soleadas y de bajo coste, adquirieron los terrenos más baratos y cercanos posible. A pesar de la adelantada actitud cooperativista, la idea no imbricó otras iniciativas similares. “Lamentablemente el régimen de Primo de Rivera (1923-1930) convirtió esta iniciativa cooperativa de índole obrera en un objeto de compensación a los seguidores del régimen: funcionarios, militares, etc. En definitiva a la clase media.” (R. Reinoso, 2005).

Coincidiendo con la finalización de la construcción de las Casas Baratas “La Colectiva”, y en otra periferia mucho más alejada y no reconocida por la ciudad, se iniciaba en Torreforta una operación residencial fuera de cualquier amparo legal posible y fruto de la dificultad que la ciudad tenía para ofrecer viviendas asequibles para la clase obrera.⁹ También muy próxima a Torreforta y adyacente a la Fábrica Union Sulfur, otra parcelación, como ya apuntamos en el capítulo anterior, señala el otro vértice de espontaneidad. Así pues podremos observar que otra triangulación, la delimitada por CAMPSA, Clasificación y Torreforta, apunta un área de oportunidad e interés industrial con bastante antelación al desembarco de las multinacionales a partir de 1955. **¿Convendríamos en considerar este momento (1926-1945) como el inicio de la construcción de la periferia oeste?** Todo parece indicar que sí, y en concurso simultáneo de varias circunstancias: infraestructura, industria y vivienda.

De todos los asentamientos residenciales en el oeste de Tarragona destacan los de Torreforta y Bonavista –de los que trataremos en adelante– por su promiscuo nacimiento, por su rápida extensión y por su aparente estratégica ubicación con relación a toda traza infraestructural, quizás buscando el anonimato ocupando terrenos entrevías de escasa demanda o condicionados por la búsqueda de



Imagen de las casas baratas La Colectiva

1934_AIA_02

terrenos de extensión y forma que los habilitase como parcelables. De nuevo se antoja de interés volver a un ejercicio comparado con Málaga con relación a la construcción de su periferia oeste al otro lado del Guadalmedina, donde ya en este siglo xx se producen los primeros asentamientos industriales, con los primeros prototipos de barrios obreros, “se encuentra otra ciudad desarticulada social y físicamente de la anterior, y que se estructura en torno a los diferentes caminos que, desde el Guadalmedina, se dirigen a la costa o al valle del Guadalhorce” (R. Reinoso, 2005). La mayor similitud formal entre las periferias de estas dos ciudades es en el momento preciso de su construcción, a partir de los años veinte y hasta bien entrados los sesenta. Unas condiciones geográficas parecidas, la dificultad de saltar un río, la influencia de un puerto en expansión y una apetecible extensión de terreno al oeste de la ciudad son las semejanzas de las imágenes del parcelario captadas por el vuelo americano de 1956.

Puentes, caminos, ferrocarril y las pretensiones de domesticar el cauce de un río son condiciones de partida que comparten la periferia oeste de ambas ciudades. En el **cómo manipularlas e incorporarlas a su estrategia de ocupación está la diferencia**. Mientras Tarragona se resiste a reconocer su periferia como propia, Málaga insiste en mirar más allá del Guadalmedina, hasta conseguir que en 1951 su Plan General de Ordenación, redactado por José González Edo, incorpore a la ciudad planificada las extensiones del otro lado del río. En honor a la verdad, cabe decir que Málaga posee un potente artefacto urbano, la Alameda,¹⁰ que apunta hacia su periferia oeste y que facilitó el camino de la ocupación. En cambio, la Rambla en Tarragona –su gran artefacto urbano– no apunta directamente hacia la periferia oeste, ladeando así las dinámicas residenciales expansivas de calidad.

9. “En 1941 Adolfo Beltrán Guardiola, José Pelegrí y Domingo Gisé compraron terrenos al poniente del río Clar, cercanos a la Torre Forta con la intención de crear un núcleo de viviendas modestas al alcance de las rentas más bajas.” LLOP TOS, J. “Els primers barris: Torreforta i Bonavista” en *La industrialització de Tarragona (1957-1971) i les seves circumstàncies*. Arola editors, 2002.

10. “Esto no significará que sobre el centro no se siga actuando intensamente, pues aún quedan importantes proyectos por hacer, especialmente todos aquellos que lo relacionan con la periferia.”



Trazado del desvío de la carretera de la Universidad Laboral sobre el Catastrón 1932-42_AHT_02



La autovía Tarragona-Salou, Torreforta y Campclar

1983_ICC_58

^ Las trazas del parcelario agrícola son claramente evidentes en la imagen edificada. Es una de las consecuencias de la rapidez del cambio desde la ocupación. La ciudad no disponía del tiempo suficiente para pensar su transformación, adoptando así el trazado de caminos y la estructura de la propiedad agrícola. Esta forma de ocupación característica se acentúa sobre terrenos sin condición entre vías donde tiene sentido mantener el trazado de los caminos. El aislamiento de estos terrenos entre vías favorece una nueva ordenación.

^ La comparación a escala de estos dos precisos momentos, 1932-43 y 1983, del territorio de Torreforta nos muestra la gran importancia de la traza agrícola en los orígenes del barrio, sobre todo en su núcleo más original. Apoyada sobre el camino al Mas de Torreforta (siglo XVII) se desarrolla la primera parcelación residencial que se extenderá a las fincas vecinas conservando la orientación de la estructura de la propiedad. Luego, las posteriores extensiones (La Granja y El Pilar) respetan la continuidad de los viales principales originales, pero establecen sus propias orientaciones fuera ya de la influencia de la traza agrícola. El polígono residencial Campclar evidencia la clara transformación ordenada de una parcelación agraria a una estructura urbana que se identifica y se apoya en los ejes viales articulares (N-340) y que cierra la expansión incontrolada de Torreforta por el Oeste.

Torreforta 1940-1959. La vivienda que se anticipa a la industria

No hacer alusión al fenómeno de ocupación residencial, espontáneo o planificado, en la periferia oeste de Tarragona, equivaldría a pasar por alto una de las imágenes que más ha representado la contradicción sobre la identidad de este fragmento de ciudad, simbolizada por la poderosa imagen de la ocupación residencial, por encima de la N-340, que se caracteriza por la impermeabilidad hacia su margen opuesto, discontinuidad que asimismo **impide cualquier contaminación formal** entre las dos realidades contrapuestas.

Decidirse a estudiar el fenómeno de la vivienda en esta periferia exige hilvanar una suerte de acontecimientos que no tienen por qué emanar siempre de la estadística o de la descripción cronológica como sucesión de hechos. Para ello necesariamente hay que “saber reconocer los hilos que aún hoy gobiernan el hacerse de aquellas ciudades” (M. de Solà-Morales, 1991) e “interpretar las ideas o decisiones o casualidades que cada ciudad dibuja y que les son propias” (Parcerisa, 1991).

Es así como, por ejemplo, la pregunta sobre el porqué de un emplazamiento pasa a un primer plano en el mecanismo de sospechas y conjeturas para el análisis urbanístico. En capítulos anteriores hemos profundizado sobre la condición entrevistada como aliciente a la colonización industrial, que en el mejor de los casos no se produce hasta bien entrados los años treinta y de forma muy esporádica e incluso tangencial. Mientras tanto, la actividad agrícola y la vivienda relacionada con esta actividad se distribuyen por el territorio de una forma más o menos lógica, y la ciudad sigue sin alargarse hacia esta dirección. **¿Cuáles son entonces las razones que llevan a la vivienda popular construida en Torreforta a anticiparse y preferir esta periferia o cualquier otra localización alternativa más próxima a la ciudad?**

“Torreforta tiene su origen en una reparcelación particular iniciada en terrenos agrícolas hacia los años cuarenta como



Casas Bajas de Torreforta. Vista general

1951_ATA_03

alternativa económica a la escasa y cara residencia en el núcleo urbano” (J. Llop, 2002). Inicialmente no tiene relación con la actividad industrial, pero en torno a esta primigenia estructura parcelaria se construye toda una trama periurbana que, con el tiempo, se ha convertido en el núcleo periférico de mayor extensión y densidad de Tarragona. Si bien no podemos considerar su origen como reacción espontánea a Entrevías, si lo fue su incontrolada expansión, que incluso ha dado lugar a barrios diferenciados y extensiones dentro de su propia estructura, y a la que incluso se le adosó el polígono residencial Campclar desarrollado por el Ministerio de la Vivienda en 1967.

Si las Casas Baratas y luego las de los Maestros ya eran consideradas por la ciudadanía como muy alejadas de la ciudad, **¿se consideraría a Torreforta como mejor alternativa de viviendas para la ciudad?**, ¿incluso para viviendas populares? Podrían ser muchas las especulaciones en torno a este tema, pero la hipótesis que vengo a sostener con relación a la elección de construir viviendas en Torreforta no pasa por el concurso de una ubicación estratégica, por una decisión gubernamental o por la proximidad a algo venidero. **Simplemente depende de la oportunidad y de la forma**, de la oportunidad de adquirir fincas rústicas disponibles lo suficientemente grandes como para plantear su troceado estén donde estén. Y si observamos con detenimiento el *catastrón* de 1932 veremos con sorpresa que la parcelación en Torreforta coincide con las tres fincas de mayor tamaño en varios centenares de metros a la redonda.

La interesada elección ha condicionado con posterioridad la ocupación y el desarrollo de una extensión de terreno, **que surgió sin voluntad periférica ni por reacción espontánea**. Como he apuntado al principio, la necesidad y la espontaneidad son posteriores al momento fundacional de este asentamiento.

^ “El pasado 18 de julio, fueron inauguradas en nuestra ciudad el grupo de viviendas protegidas Agustín Sandoval, pertenecientes al Patronato Cardenal Arce Ochotorena, construidas en terrenos de la Partida de Torreforta. Las 75 viviendas entregadas a sus beneficiarios, si bien no resuelvan totalmente el problema derivado de la escasez de pisos en nuestra ciudad, representan un alivio y sobre todo el rescate de 75 familias que vivían en unas condiciones higiénicas inaceptables en nuestros tiempos.”*

*Extracto de la crónica de Petrófilo de 24/07/1953 (Libro II_ACL_24/07/1953_113, pág. 67).



Bonavista. Vista aérea

1972_AAA_01



Bonavista. Vista área del mercado dominical

2009_AFA_02

^ “Los matices creativos de los tenderos, la disposición de la mercancía, los umbrales y la picaresca espontánea moldean una extraña atmósfera de caos, desorden y condensación de una pluralidad cultural en armoniosa convivencia. Los intereses de unos son las voluntades de otros. Y es en esa reciprocidad directa donde la magia del sitio explota y nos muestra la importancia que las relaciones interpersonales tienen con el lugar. Ilación imprescindible para que el espacio público vuelva a ser la casa de todos. Creo que deberíamos tomar ejemplo del estrecho vínculo entre planificación y espontaneidad para que este potencial lugar que encarna tanta sabiduría sea tratado con el cariño y esmero que se merece. Es un

conocimiento gestado en nuestra ciudad, por todos nosotros. Es un cuaderno abierto con muchos ensayos, cientos de verdades consolidadas y abundantes éxitos. Sería una catástrofe que un representante apoderado lo eche al traste, por una ineptitud de querer dar una imagen desvinculada de lo que realmente ya es un gran lugar.”

DT, 6-4-13:9.

Extracto del libro *Bonavista. Una biografía social*. Federico Bardají Ruiz. Tarragona, Silva editorial, 2015.

Bonavista 1959. Una cuestión marginal tutelada

Bonavista, que como su propio nombre apunta se sitúa sobre una pequeña colina, es el ejemplo más representativo de la espontaneidad de los usos de vivienda marginales en el Ponent de Tarragona. Construida también bajo la influencia de la traza agrícola y de los límites de la estructura de la propiedad, respeta –como Torreforta– una distancia prudente a la N-340. En este caso en particular, Bonavista tuvo incluso su propia reacción espontánea, la del mercado dominical de marchantes, que por extensión y organización constituye un fenómeno social de equiparables dimensiones al propio barrio construido.

A diferencia de Torreforta, Bonavista surge como la habitual reacción en la diferenciación zonal que produce el proyecto de todo trazado periférico a modo de variante, que separa tanto social como económicamente el destino y valor del territorio. En este caso sí que es preciso reconocer una idea de estrategia en la elección del lugar, que a la vez le confiere un grado de marginalidad por ello, al ser una ubicación más allá de la periferia. El proyecto de variante del Plan de Ordenación de 1960 –que ya se trabajaba a principios de 1959, coincidiendo con la llegada de los primeros parcelistas que adquirirían porciones en un terreno elevado alejado de cualquier curso de agua, camino o construcción histórica– se encargó de delimitarlo. **Bonavista es lo más periférico de la periferia**, por lo que cuesta reconocerla como algo perteneciente a Tarragona ciudad.

Sobre este punto sí que es preciso matizar la reacción residencial a un desarrollo industrial, Bonavista es la respuesta espontánea

a la necesidad del momento. Sin embargo, su origen no pasa por un asentamiento marginal errático, como suele ser habitual. En este caso concreto, su desarrollo urbano se modula desde las administraciones, quizás de forma poco ortodoxa, a pesar de que rápidamente se identifican las primeras pretensiones de parcelación irregular y construcción informal de iniciativa particular. Su proceso de legalización (octubre de 1969) retrata con simplicidad y contundencia los motivos por los que se hizo preciso regular este espontáneo asentamiento residencial justificando “el hecho consumado” como argumento básico.¹¹

Ambos sectores han monopolizado la actividad residencial en el Ponent de Tarragona, cada uno a través de su singularidad y características, pero en su mayoría desde un proceso marginal surgido por improvisación –en el caso de Torreforta y en su fase más inicial– y como respuesta espontánea a las necesidades de mano de obra que requería la nueva industria, principalmente química y de transformación. Hoy, tras un prolongado y buscado letargo en la expansión de esas dos principales unidades residenciales, y sin haberse completado el “buen acabado figurativo” (M. de Solà-Morales, 1984) del Plan de 1983, se originan las siguientes inquietudes en torno a la residencia en este sector de Tarragona. **¿Qué peso específico tiene el uso residencial en la ponderación de intereses en Entrevías?, ¿qué potencial recorrido tendría una extensión del uso habitacional en una reconfiguración del actual equilibrio de usos en Entrevías?** Preguntas que siguen sin una respuesta desde la planificación urbana.

< Tras varios años de consolidación urbana, el fenómeno marginal de Bonavista sigue proyectando su reflejo e identidad sobre el mercado dominical que acoge. Esta actividad, de dimensiones similares al propio barrio, muestra lo efímero y frágil de la ocupación informal.

11. Así reza la memoria del Avance de Plan General de La Canonja de agosto de 1965 (cuatro años antes del Plan Parcial de Legalización de Bonavista), redactada por el arquitecto reusense Miquel María Aragonés i Virgili. “Últimamente lanzada Tarragona por el camino franco de la industrialización, con instalaciones situadas en gran parte dentro del término de La Canonja, la demanda de nuevas zonas residenciales hizo imprescindible la necesidad de disponer de un Plan General que enlazara y ordenara las antiguas urbanizaciones con las nuevas, e incluso con las que habían surgido espontáneamente rebasando la gestión municipal.”



Hotel Imperial Tarraco y playa Del Miracle en 1963

1963_HLV_15

^ “Tarragona se agranda y se industrializa en una transformación acelerada. [...] la Universidad Laboral, la gran Residencia establecida por la Organización Sindical, el Polígono industrial dispuesto por el Ministerio de la Vivienda, el nuevo Museo provincial, junto a las enjundiosas obras urbanísticas que efectúa incansable la Corporación Municipal, han cambiado la fisonomía de la ciudad, embelleciéndola y haciéndola más próspera.”*

* Fragmento del artículo de Pedro Gual Villalbí en la edición de *La Vanguardia Española*, de 17 de febrero de 1963. Monográfico dominical con el título “Tarragona, de cara al futuro”.

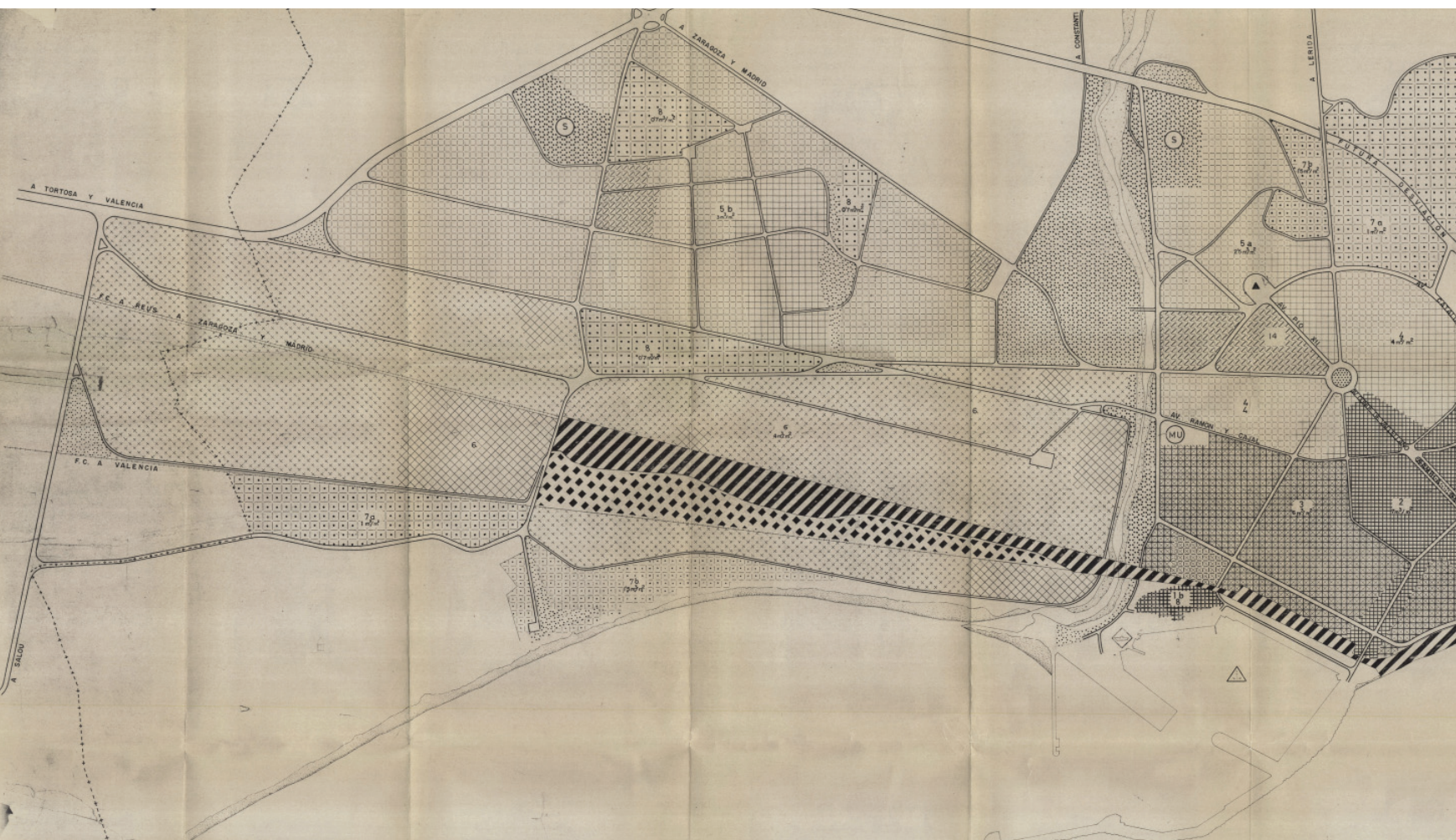
TÍTULO III

LA DESESTABILIZACIÓN
DESARROLLISTA
(1960-1980)

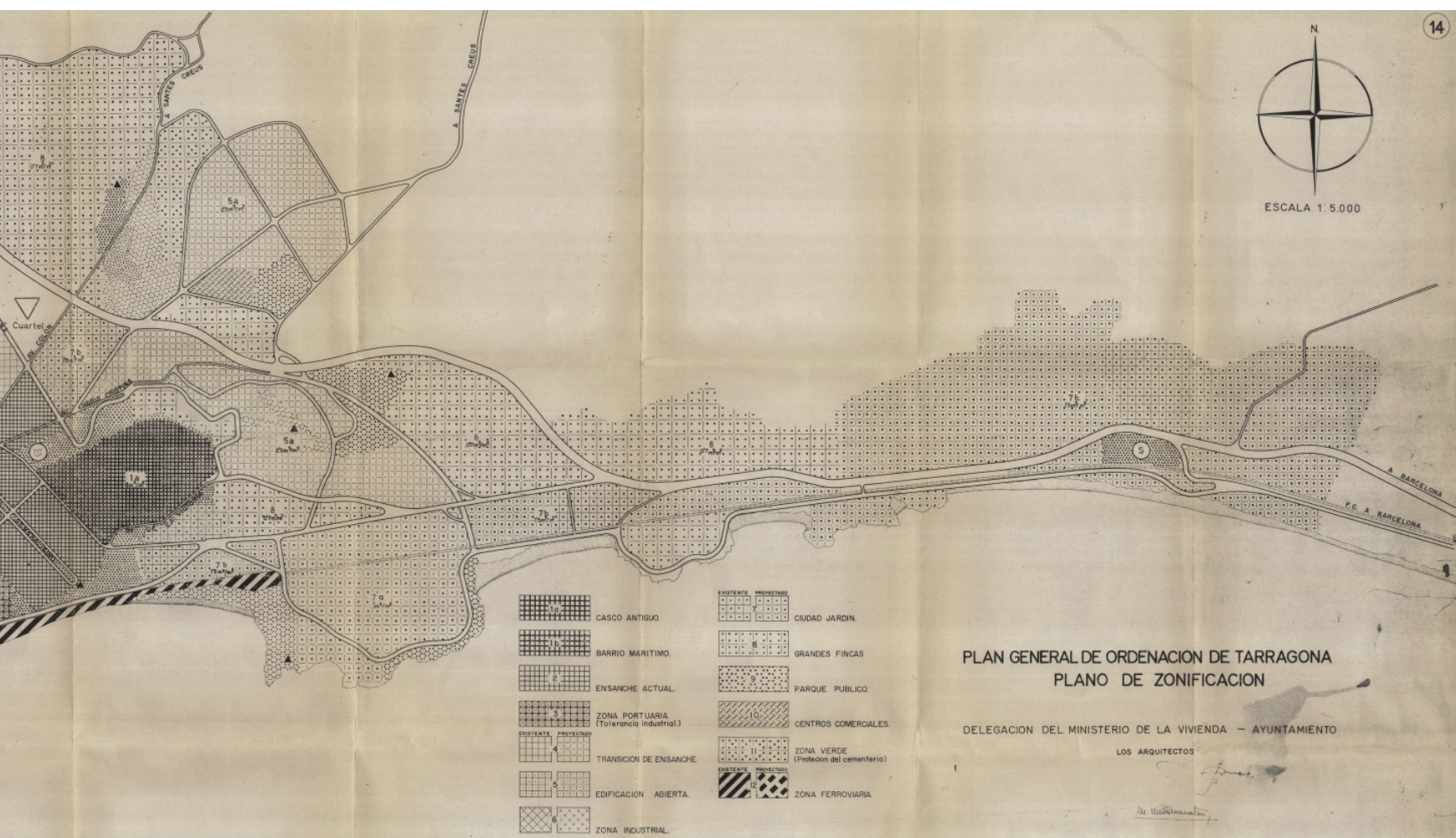
**Desde el Plan Muñoz Monasterio-Monravá de 1960
y del Plan Especial de Ordenación de la Costa de
Tarragona de 1963 a la Comissió de Municipis del
Camp de 1980**

“Queríamos mano de obra y llegaron personas.”

Max Frisch (arquitecto y escritor suizo), 1965.



Impacto de las reservas para el ferrocarril sobre la zonificación del Plan General



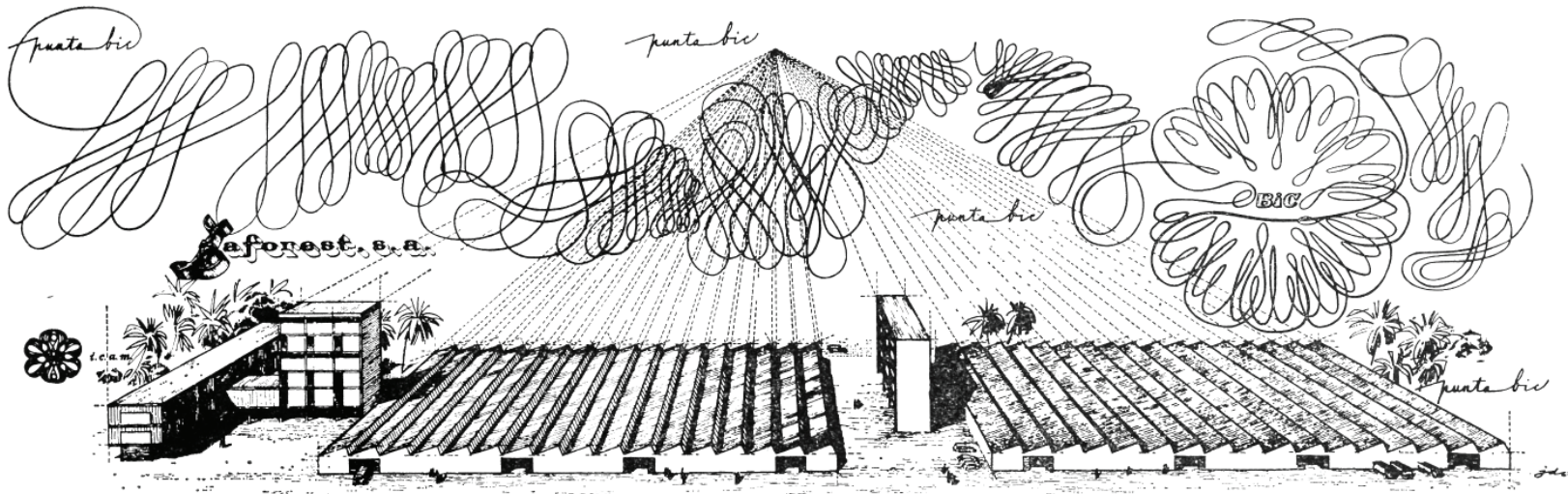
1960_PGO_46

^ “La imagen de la ciudad en 1960 es muy reveladora.

[...] es en el momento en que se inicia una actividad sin precedentes en la ciudad y sigue casi a la aprobación de la Ley del Suelo para toda España. El Plan fue una iniciativa conjunta del Ministerio de la Vivienda y del Ayuntamiento. Estaba firmado por uno de los arquitectos más destacados del equipo central de Bidagor, Muñoz Monasterio y por el arquitecto municipal de la ciudad desde 1939, José M.^a Monravá.

[...] el Plan se elaboró con el consejo próximo del arquitecto provincial de Barcelona, Manuel Baldrich, a quien podrían atribuirse algunas de las novedades que el documento presenta en relación con planes anteriores.”*

* Extracto del libro *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. J. Parcerisa, Barcelona. LUB, 2012.



Dibujo del proyecto para la fábrica Punta Bic de Laforest S.A.

1962_COACT_03

^ Fábrica Punta BIC de Laforest S.A. Tarragona, 1962. Arquitecto: E. Llimona Raymat. Aparejador: R. Raventós Valls.

“En terrenos del Polígono Industrial ‘entre-vías’ de Tarragona, se ha proyectado y en gran medida realizado, un complejo industrial destinado a la fabricación del bolígrafo ‘Punta BIC’. El conjunto actualmente construido consta de tres edificios aislados: nave de fabricación, edificio de usos auxiliares y edificio administrativo, situados a distintos planos por razones de desnivel del

terreno. Esta desnivelación se ha corregido, situando en un mismo plano horizontal el nivel de la nave de fabricación, primera planta del edificio de usos auxiliares y primera planta del edificio administrativo, entrelazados todos ellos, mediante un paso aéreo de comunicación”*

*Extracto del artículo publicado en la revista *Cuadernos de Arquitectura*, n.º 49, “Industria y comercio”, 1962.

Introducción

Los cambios sociales y tecnológicos en la década de los sesenta, que tanto impulsaron y pautaron las políticas de crecimiento españolas, avivaron el desarrollo de la economía 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.

La concentración de algunas destacadas decisiones políticas en torno a la ciudad, 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. La joven inflexión industrial de su periferia y la proximidad a Barcelona contribuyó a acoger algunos de los excedentes que la primera corona metropolitana congestionada no pudo asumir, 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. Al sur de esta traza, 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.

Tarragona reacciona ante este nuevo escenario redactando y aprobando con rapidez un Plan General que reconoce la dimensión litoral de la ciudad 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 Franco. Con el Plan de 1960 también llegan las influencias de la Dirección General de Urbanismo, pilotada por Pedro Bigador¹, y que rápidamente se traducen en una política de planificación sectorial mediante Planes Especiales o Comarcales que incorporan los mecanismos legales de la nueva Ley de 1956, las tendencias del *Regional Planning* del momento y las posturas tecnócratas de un régimen aparentemente aperturista.

Algunos técnicos del momento –como el barcelonés Manuel Baldrich²– imaginaron la ciudad a 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. El triángulo Tarragona-Reus-Valls dispuso de su propio plan, que se desarrolló, con alguna contrariedad, hasta bien entrados los años setenta, y que no llegó a ser plenamente vigente, pero veremos cómo 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 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.

1. Pedro Bigador Lasarte (1906-1996). Arquitecto español formado en la ETSA de Madrid cuya actividad profesional, a partir de los años cuarenta, se enmarca en la práctica del Urbanismo asumiendo importantes responsabilidades en la administración pública. Impulsor del planeamiento urbano de posguerra para las grandes ciudades (Madrid, Bilbao, Valencia, etc.) y de una nueva legislación (Ley del Suelo de 1956). Padre del quehacer urbanístico que fomentaron las políticas de desarrollo franquista.

2. Manuel Baldrich Tibau (1911-1966). Arquitecto catalán, nacido en Tarragona, que ejerció la arquitectura y el urbanismo combinando su ejercicio profesional con periodos de responsabilidad en la administración pública provincial (Diputación de Barcelona). Autor de diversas obras destacadas en la Barcelona de los cincuenta (Hogares Mundet, viviendas en Montbau, etc.) se interesa por la práctica y teoría del urbanismo destacando su autoría en diversos planes generales (Martorell, Vilanova i la Geltrú, Granollers, Terrassa, Mataró, Sabadell, Malgrat de Mar, etc.) y el Plan Provincial de Barcelona (1955-1963).

RESERVA Y ADMINISTRACIÓN
Peñayo, 28
Teléfono
101-41-10
101-41-12
101-41-13

LA VANGUARDIA ESPAÑOLA

PRECIO DE VENTA '50 ptas.
L. A. S. S.
SABADO, 6 de octubre de 1962

Di a dia
SERENIDAD DE BARCELONA

Ya se ha dicho y escrito; pero no es suficiente insistir; nuestro pueblo ha guardado serena el alma en medio de las adversidades...

EL BANCO MUNDIAL HACE PUBLICO SU INFORME SOBRE LA ECONOMIA ESPAÑOLA

«LAS PERSPECTIVAS SON MUY FAVORABLES. ESPAÑA PUEDE MANTENER UNA ELEVADA TASA DE CRECIMIENTO»

MADRID, 5. (EUROPEA) EL BANCO MUNDIAL, organismo que representa al mundo desarrollado para promover el progreso...

MEIOS PARA UN RAPIDO DESARROLLO

La misión básica de la economía de que se habla en este informe es la de proporcionar un marco de referencia...

PLANIFICACION INDICATIVA

El informe comienza con un capítulo sobre la planificación indicativa...

Hacia una industria más moderna y competitiva

El informe cree que existe buena perspectiva para una industria más moderna y competitiva...

Table with financial data and exchange rates.

INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT WASHINGTON 25 D. C.

OFFICE OF THE PRESIDENT

August 3, 1962

The Honorable Señor Don Mariano Navarro Rubio Minister of Finance Madrid, Spain

My dear Mr. Minister: I take pleasure in transmitting to you the report of the mission to Spain, organized by the Bank at the request of the Spanish Government.

Since the Executive Directors and the Management do not customarily review the recommendations of missions in detail, the report as transmitted represents the views of the mission rather than recommendations of the Bank. I believe, however, that the report deserves the most careful consideration and discussion.

We shall follow with great interest the steps taken by the Spanish Government to implement the mission's recommendations and shall be pleased to discuss any questions which may arise in their study of the report. I sincerely hope that the work of the mission will prove to be a valuable contribution to the future development of Spain.

Sincerely yours,

Eugene R. Black (Handwritten signature)

Eugene R. Black

1962_HLV_10

Carta de presentación del informe del BIRF

1962_IBM_11

Al estudiar un plan de desarrollo para España, la misión cree que el tipo más apropiado de acción gubernamental en la actual coyuntura es la 'planificación indicativa', con arreglo a lo cual...

Sin embargo, muchas empresas son demasiado pequeñas para trabajar con eficacia, y otras se encuentran insuficientemente mecanizadas. La política económica puede contribuir por diversos caminos a conseguir una industria más moderna y competitiva.

*Fragmento de la crónica de La Vanguardia Española de 6 de octubre de 1962.

GOLDEN SIXTIES

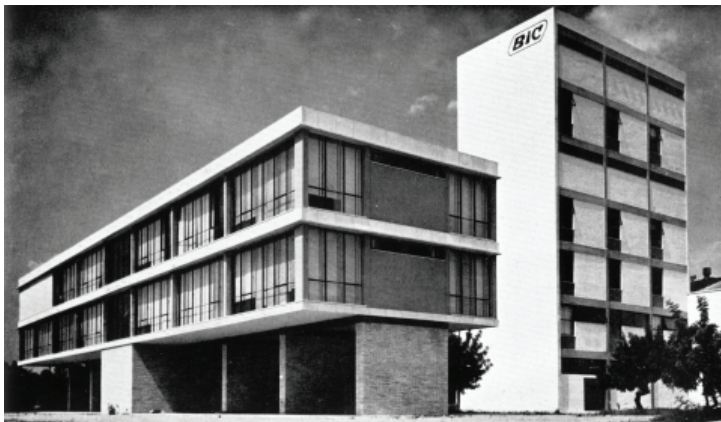
La expansión de la condición periférica industrial

Entre el Plan Nacional de Estabilización (1959) y el 1.º Plan de Desarrollo (1964-1967)

Para los países occidentales más desarrollados, los años sesenta fueron excitantes, turbulentos y revolucionarios, tiempo de grandes 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.

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 OMS, a la Unesco en 1952, a la Organización de las Naciones Unidas en 1955, 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 informe 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 hasta la crisis del petróleo de 1975.

< Pese a que las recomendaciones del BIRF aconsejan poco intervencionismo estatal en la economía, lo cierto es que en Tarragona se suceden las grandes inversiones públicas desde 1952. A partir de 1964 las inversiones se realizan básicamente en el sector industrial, construyendo factorías y refinerías propiedad del Instituto Nacional de Industria (INI).



Vista del edificio principal de la fábrica Punta Bic

1962_COACT_02



Fábrica Punta Bic. Vista aérea

1962_ICC_04

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.”¹ 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.

Los seis primeros puntos del resumen del informe sintetizan especialmente los objetivos de crecimiento económico esperado en España, y marcarán también las políticas de expansión urbana de las ciudades y territorios que protagonizarán este desarrollo económico y social. Por ello, cabe preguntarse si las recomendaciones del informe tuvieron en cuenta las consecuencias urbanísticas que producirían estas políticas de expansión en nuestras ciudades. Resulta inquietante que el informe dedique precisamente el último capítulo “Desarrollo

Urbano” a estas consideraciones, que despacha en una sola página y que se ciñen exclusivamente al problema de la vivienda. Sin embargo, las escuetas recomendaciones en materia de desarrollo urbano atienden a una imperiosa necesidad, **el fortalecimiento de las corporaciones locales para atender mejor a sus necesidades**, que en algunos casos se verán exponencialmente incrementadas por el previsible efecto de la emigración. Y pone los ejemplos de Barcelona y Bilbao como planificación y establecimiento de servicios sobre una base metropolitana, estimulando la mancomunación y la búsqueda de ingresos adicionales y flexibles para financiar el más que probable desarrollo urbano esperado.

De aquí probablemente el origen de la puesta en marcha de los diversos planes provinciales y comarcales que impulsan las Diputaciones Provinciales, así como la creación de las entidades metropolitanas. Tarragona fue objeto de un Plan Comarcal (1967-1970) –que en este título será ampliamente analizado–, como lo será también el Plan Especial de Reordenación de la Costa (1963) impulsado por la Diputación unos años antes, pero en este caso, en la línea de las recomendaciones en materia de promoción de la industria turística que recomienda el informe. Esta vinculación entre políticas expansionistas y la planificación derivada del desarrollo urbano asociado abre la puerta a que otras investigaciones profundicen en la respuesta urbanística de las ciudades y territorios a estos ambiciosos planes de desarrollo nacional y de índole estratégico, que en Europa siempre se han activado como respuesta a las situaciones económicas y sociales críticas, básicamente generadas por contiendas internacionales.

1. Extracto del prólogo del informe “El Desarrollo Económico de España”. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Banco Mundial. Washington, D. C., 1962. Publicado por la Oficina de Coordinación y Programación Económica del Gobierno de España. Documentación Económica n.º 35. Boletín Oficial del Estado, 1962, pág. 19.



Siata. Feria de Valencia

1960_AIA_21

En cuanto a la mejor manera de proceder en la organización de este desarrollo, el informe recomienda practicar una **planificación indicativa**. Con arreglo a este tipo de planificación, el Gobierno “no debiera pretender fijar cada uno de los aspectos de la vida económica”, velando únicamente por un desarrollo financieramente sostenible. Se trata de una recomendación de corte liberal, en un momento en el que las economías anglosajonas no solo predominan en el mercado mundial, sino que pretenden imponer su modelo al resto de las economías europeas en plena expansión, unas políticas de estímulo a la libre movilidad de personas y capitales. Bajo esta apariencia liberal se esconden fuertes presiones económicas que influyen en la política de Estado, convirtiéndose en estímulos para un crecimiento global de la economía nacional, fuertemente intervenida y protegida por un mercado interno blindado por aranceles.

¿Cómo digiere el urbanismo de las ciudades esta política de expansión meramente “indicativa” y aparentemente poco intervencionista? En el caso de Tarragona, la inexistente planificación de la periferia antes de 1960 alienta una ocupación –básicamente industrial y residencial– dispersa, pero agrupada sobre los principales ejes de comunicación en el caso industrial y, en el caso residencial, alejada del núcleo urbano buscando las oportunidades del parcelario. En Tarragona, a partir de 1960, el *zoning* es la única herramienta de ordenación, nada intervencionista por su pobre regulación urbanística, sobre todo en aquello que concierne al sector industrial, poco dado a ubicarse en zonas muy reguladas o próximas a núcleos urbanos. Esta cómoda ordenación urbana deja a la ciudad muy

^ Los sesenta no pueden entenderse sin el protagonismo del vehículo de motor y su producción en serie. En este sentido, Tarragona también disponía de una industria auxiliar del automóvil, representada por la marca comercial Siata, de origen italiano, que comercializaba modificaciones y carrocerías especiales para vehículos, especialmente los producidos por Seat. Las instalaciones de Siata se ubicaron en el polígono Entrevías entre 1960 y 1973.



Antiguas instalaciones de Siatra

1967_AFC_02

expuesta a los estímulos industriales e infraestructurales. Y en este sentido, el informe traslada dos recomendaciones particulares que inciden especialmente en la expansión de las infraestructuras en Tarragona: la ampliación y modernización del puerto y la construcción de la autopista de Levante o del Mediterráneo. Por el contrario, aconseja el desmantelamiento de la estación de Clasificación,² una de las dieciséis operativas de la red nacional, recomendando conservar únicamente seis, la más próxima a Tarragona sería la de Zaragoza. La razón de esta decisión viene motivada por la modernización de la red de ferrocarril que hace innecesaria una estación de clasificación pensada para la tracción de vapor, heredada de las anteriores compañías privadas, con falta de equipo moderno, con vías demasiado cortas y cuestionada por su funcionalidad y ubicación.³ Ello explica la congelación en el tiempo de esta estación en Entrevías, incompleta y con amplias extensiones de terreno afectadas, a la espera de un nuevo destino, que Mezquida ya vaticinó como la gran estación central de la ciudad.⁴

La modernización de los puertos nacionales, según el informe, pasa por la concentración del tráfico naval en un número menor de puertos, los más importantes. Y el puerto de Tarragona es considerado por los expertos como principal por su actividad. En 1962 tiene un tráfico de mercancías próximo al millón de toneladas, de las que solo 329.000 corresponden a petróleo y 120.000 a carbón. La construcción de la futura refinería, que no está prevista en Tarragona en las recomendaciones del informe del BIRF, incrementará el tráfico de petróleo y sus derivados. En concreto, el informe recomienda,

específicamente para el puerto de Tarragona, descartar la supresión del varadero y reducir los costes del dragado, con la adquisición de un mayor número de grúas que permita aumentar el uso de los diferentes muelles. El informe no prevé una ampliación de los diques y muelles, como sí lo hace en otros puertos españoles como, Bilbao, Cartagena o Barcelona. En resumen, el informe considera al puerto de Tarragona como uno más de la red general de puertos del Estado, pero no detecta su crecimiento derivado por la actividad industrial en el refino del petróleo.

Para los expertos del Informe BIRF, la economía del transporte es un pilar fundamental del desarrollo económico en España: “la geografía, la historia y la distribución de las zonas de actividad económica han dificultado la consecución de un sistema de transporte integrado” (sic). En el caso del sistema de carreteras, el diseño radial de la red de alta capacidad no permite una buena relación entre las diferentes ciudades, ni tampoco las rápidas comunicaciones con los países vecinos, Francia y Portugal. No es extraño entonces que las recomendaciones del informe se concentren básicamente en el mantenimiento de la actual red de carreteras, extensa y consolidada, reservando el capítulo de nuevas inversiones para la autopista de Levante, una carretera moderna, de nuevo trazado y de acceso limitado desde la frontera francesa hasta Murcia (730 km). La construcción y puesta en funcionamiento del tramo catalán (considerado prioritario por el informe) de esta infraestructura se convertirá en un impulso certero al desarrollo industrial y turístico de Tarragona (véase el capítulo siguiente), hasta el punto de que el Plan Especial de Ordenación de la Costa, un año después de la emisión del informe, ya

2. Para los expertos del informe, las estaciones de clasificación son “las instalaciones clave de una red ferroviaria: de ellas depende principalmente la velocidad y regularidad del transporte de mercancías. Instalando un número reducido de estaciones bien equipadas se obtendrían importantes ahorros en los costes de explotación y una franca mejora en el servicio. La duración de las operaciones de carga podría reducirse sensiblemente rebajando el tiempo que los vagones pierden en reparaciones y revisiones periódicas, y éstos podrían aprovecharse de modo más económico”.

3. En opinión de los expertos del informe: “[...] Teniendo en cuenta que toda estación de clasificación obliga a los trenes a detenerse durante algún tiempo, el número de estaciones debería quedar reducido al compatible con una adecuada clasificación. Las estaciones de clasificación deberían estar ubicadas, en general, en los puntos de empalme más importantes del sistema”.

4. “Hemos pasado por la Estación Central. También se ha proyectado una nueva estación junto a la Escuela Normal de Maestros y pocos meses hace, nos fue presentado el nuevo proyecto de túnel sobre la montaña rocosa, continuidad de aquel otro proyecto, mucho más ambicioso, sometido a la consideración del entonces Ministro de Obras Públicas hace seis años. El proyecto de que vamos a tratar, desestima cuantos esbozos y anteproyectos han sido presentados, acometiendo definitivamente la desaparición de la vía férrea desde Tarragona a San Vicente de Calders, mediante desviación del ferrocarril. En líneas generales y según manifestaciones del Alcalde de la Ciudad, el estudio supone la construcción de una estación ferroviaria en terrenos actualmente ocupados por el actual Depósito de Máquinas y Clasificación, de donde partiría la nueva línea hacia Pallaresos, para enlazar en las proximidades de Perafort, con el trazado del interior.” (Libro II_ACL_07/05/1966_450, pág. 173).

"BOOM" TARRACONENSE

A juzgar por los informes emitidos en el transcurso del Pleno Municipal de anteanoche, la prosperidad tarraconense ha desbordado todas las previsiones. En nuestros veinte años de pulsar la Ciudad a través de estas columnas, forzoso es manifestar que momento como el actual no lo hablamos conocido. Hay que remontarse, como mínimo a los últimos veinte años del pasado siglo para hallar un período similar al presente. En aquel entonces — concretamente en 1885 — la Ciudad vio inaugurar la Plaza de Toros y poner en servicio el tranvía de mulas. Al unisono de aquel auge provocado por el comercio y supervaloración en las cotizaciones de vinos, surgieron muchas edificaciones que todavía hoy imprimen el mayor empaque a nuestra primera Avenida, aquella "Explanada" de nuestros abuelos.

Tarragona se halla en un momento de expansión, de franca expansión. Y prueba de ello la tenemos en la lectura de la Memoria resumen de la Comisión de Fomento cuando especifica que en el arreglo, urbanización y pavimentación de calles y plazas se invirtieron el pasado año la cantidad de 6.556.000 pesetas, presupuestos nutridos con fondos propios. Pero aún con ser importante ello, mayor significación tiene la puesta en servicio de 861 viviendas en el transcurso de doce meses, además de 100 apartamentos en las proximidades de la costa, 110 permisos para nuevos rótulos luminosos, ascendiendo en total a 1590 los expedientes de la Comisión. Pero si 1962 separa estos datos, fielmente reflejados en la Memoria en cuestión, según vemos la marcha del actual ejercicio, serán más de mil el número de viviendas habilitadas en el transcurso del año. El "boom" tarraconense es una realidad y de ahí la serie de problemas surgidos por crisis de crecimiento. Entre ellos el del agua vitalísimo y al que se quiere dar una pronta solución, mediante la construcción de un depósito en la "Muntanyeta de Sant Pere" de gran capacidad, unido a una intensificación y renovación de las tuberías de distribución de agua.

Varios son los factores que contribuyen a este auge. En primer término la afluencia turística con la secuencia de inversiones de capital que, a su vez, se traducen en la realización de intensos trabajos y la falta de mano de obra y consiguiente aumento en los jornales. Otro factor es la expansión de la actividad portuaria con una muy notable entrada y salida de buques y un atiborramiento en muelles y almacenes. Esta gran industria tarraconense que es el puerto proporciona pingües beneficios, distribuyéndose elevadas sumas en concepto de jornales. Finalmente el proceso de industrialización, iniciado hace cinco años, con plena colocación por parte de la masa laboral y una supervalorización de terrenos cuyas fincas han pasado automáticamente del concepto rústico a la propiedad urbana. Una verdadera revolución en la estructura agraria del término de Tarragona y limitrofes, particularmente los de Vilaseca y La Canonja y una actividad inasistida en las notarias con la enajenación de fincas y enriquecimiento por parte de los propietarios beneficiados.

Para reflejar el clima existente solo citaremos una anécdota ocurrida hace escasos días. Un propietario agrícola de un pueblo próximo a la capital encuentra a un vecino en plena calle, quien adivina su estado de ánimo al manifestarle que acaba de salir de casa del notario. Estaba en lo cierto, acababa de adquirir cuatro pisos en la Plaza de Mossen Cinto Verdazur, dos de ellos acabados y los dos restantes en curso de ejecución como consecuencia de haber vendido una viña afectada por la instalación de una gran factoría. Estas inversiones y consiguiente afluencia de capital son el motor de la expansión que registramos, de la que es fiel reflejo el Informe-Memoria de la Comisión de Fomento glosado en esta crónica. — PETROFILO.

contempla un primer trazado de la autopista a lo largo de la costa de Tarragona, desde Alcanar hasta Cunit.

El informe del BIRF dedica un extenso capítulo a la industria y la energía, considerando el desarrollo industrial esencial para el rápido crecimiento de la economía española. Recordemos que hasta los años sesenta Tarragona no era considerada una plaza industrial de referencia, entonces, ¿en qué han podido influir las recomendaciones del BIRF? Los expertos del Banco Mundial insisten en el desarrollo regional como elemento vertebrador y de reparto de la riqueza nacional, también con una industria competitiva en asociación más estrecha con las economías de la Europa occidental. Coincide también que, a partir de 1953, año en que se dispuso de la ayuda económica de los EE.UU., una rápida expansión industrial de algunos sectores, entre ellos el químico y petroquímico, motivó la creación de nuevas factorías en emplazamientos bien comunicados y con potencial de crecimiento. En este sentido, tiene explicación que en 1951 los sectores químico y petroquímico tengan unos índices de producción en España por debajo del resto de los sectores productivos, un 38 y 34 por ciento, respectivamente. En 1960 estos sectores pasan a liderar los índices de producción llegando al 118 y 106.⁵ Tarragona se encuentra bien posicionada ante esta nueva demanda industrial, el puerto y la posición geográfica estratégicamente bien comunicada, además de unas primeras empresas del sector (cosméticos y fertilizantes) ya posicionadas en el territorio, atraen a las multinacionales que aprovechan la apertura política y económica, siendo el capital norteamericano el primero en invertir en los terrenos entreviados.

5. Ver cuadro 15.1 "Índices de Producción Industrial, 1951-1960" del informe del BIRF, pág. 466.

El Plan General de 1960. La interpretación de la Tarragona moderna

La consulta y el estudio del Plan General de Ordenación de Tarragona de 1960, después de la atenta lectura de la tesis doctoral *Forma Urbis, cinco ciudades bajo sospecha*, no deja que pasen desapercibidos los actores (protagonistas o no) de este momento en el origen de la Tarragona moderna. Los escenarios⁶ descritos en el capítulo que Parcerisa dedica al Plan de 1960 nos previenen hacia aquello a lo que hay que mirar, sin dejar de sospechar sobre los pequeños detalles que, disimulados, se esconden entre líneas y sombreados.

El documento escrito del Plan General de Ordenación de Tarragona se divide en cinco capítulos (Memoria Informativa, Memoria Descriptiva, Normas de Ordenanzas, Normas de Proyectos Parciales y Estudio Económico Financiero), al que acompañan una serie de planos de información y otra de propuesta (zonificación y ordenación), que en conjunto conforman este 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.

Las memorias informativa y descriptiva detallan e imaginan una Tarragona mucho más desarrollada y compleja que la ciudad descrita por Pau Monguío y Ramón Salas en sus memorias de los Planes de Ensanche del XIX. El tono pedagógico de estos textos explica una intencionalidad en la identificación y descripción de los retos de la ciudad, y apunta –ya al principio– las aportaciones del Plan. De ahí

que la lectura de las memorias sea razonablemente amena y alcance con facilidad la identificación de sus retos: el crecimiento periférico, la importancia del puerto, el valor de la red de ferrocarril y sus puntos de conflicto, el polo de atracción industrial en Entrevías, las mejoras en las comunicaciones viarias, etc.

Más allá de una memoria al uso, que se limita a enmarcar una realidad histórica, social y urbana de una ciudad que experimenta un impulso de crecimiento y decidida expansión, la memoria informativa y descriptiva desgana las claves principales en las que se fundamenta la acción urbanística.

¿Cómo representa el Plan la densidad, la industria, el comercio y las infraestructuras?⁷

La imagen de la ciudad que transmiten los planos de información del Plan difiere según el mensaje del documento. Mientras que los planos que describen las características de todo aquello relacionado con la población (ubicación, densidad, alturas, etc.) muestran una forma compacta que envuelve la ciudad histórica y limita con el mar y el río, los planos que representan las industrias y almacenes, la red de electricidad, el servicio de gas y las infraestructuras viarias explican una realidad bien diferente, la extensión lineal de unos servicios que preparan el nuevo enfoque de Tarragona, “la ciudad litoral entre la playa larga y la Universidad Laboral” (Parcerisa, 1991).

Las perspectivas económicas de un país en desarrollo influyen en el dimensionado de todos los tejidos productivos y sociales. Tanto es

6. “Pero en Tarragona coexisten dos figuras distintas de la ciudad según cual sea el enfoque que se tome. Existe una ciudad inscrita en un círculo de radio 1200 metros, aproximadamente, y existe también otra ciudad más vasta, una ciudad que se organiza sobre el litoral a lo largo de cuatro kilómetros”, J. PARCERISA. “Escenarios en el origen de la Tarragona moderna”. *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. LUB ediciones, 2012. Antes en Tesis Doctoral, 1991.

7. “El Plan General, abarca mayores extensiones de terreno, pues traspasa los lindes impuestos por el río Francolí, para alcanzar Torreforta y la totalidad de la zona industrial hasta el término municipal de La Canonja. La carretera de Reus es uno de los ejes de la urbanización, que prevé amplia zona residencial, en los terrenos situados entre ésta y la carretera de Valencia mientras entrevías y terrenos de la Universidad Laboral, forman parte integrante de la zona industrial propiamente dicha. Asimismo figura una amplia zona verde, cerca de la actual carretera que conduce a Constantí y por lo que respecta formado por la prolongación de la Rambla y la Avenida de Ramón y Cajal, quienes tuvieron ocasión de admirar la maqueta en el stand de la Feria de Muestras de Reus, conocen perfectamente su distribución y trazado.” Extracto de la crónica de Petrófilo con relación a la noticia de la aprobación del Plan de Ordenación de 1960. (Libro IL_ACL_13/12/1960_302, pág. 129).

así que el propio Plan de 1960 consideraba “haberse forzado mediante disposiciones estatales el proceso de industrialización”⁸ en Tarragona. El resultado de esta política desarrollista incrementaría en 50.000 habitantes la población previsible por expansión normal de la ciudad, cifrada en 110.000 habitantes para el año 2010. Una vez ponderadas estas dos cifras por el Plan, las previsiones se refieren a una ciudad con capacidad para 146.000 habitantes en el horizonte de 2010.

El capítulo “Tarragona, Fundación y Declinaciones de una Forma General”, de la tesis doctoral de Josep Parcerisa, se extiende generosamente sobre el contexto previo a la redacción del Plan de 1960, sobre su nueva dimensión y sobre sus consecuencias más inmediatas hasta la llegada del Plan Cantallops de 1983. De hecho, esta investigación que he desarrollado tiene como uno de sus puntos de partida destacado –y pretende cierta continuidad– la tesis de “una ciudad a dos velocidades” haciendo especial énfasis en la complejidad formal, social y económica –y en sus circunstancias– de la “periferia necesaria, es decir, la ciudad doblemente exterior” (Parcerisa, 1991).

Las aportaciones de esta investigación pretenden apuntalar –más si cabe– la vigencia de esta tesis, veinticinco años más tarde y desde la perspectiva que ofrece el periodo de mayor estabilización urbana de la era moderna de la ciudad ya proyectada, hacia un escenario de importantes conectividades y bajo una gran influencia tecnológica.

J. M. MONRAVÀ LÓPEZ

TARRAGONA RENACIENTE

Año
MCMLXV

IMPRESO POR IMPRENTA MODERNA - VILARROEL, 184 - BARCELONA

8. La población del año 2000. Memoria Justificativa de la Ordenación. Memoria Descriptiva del Plan, pág. 3.



Superposición de un plano de información del PGO de 1960 con ortofotografía de 1983. Elaboración propia por manipulación de los originales

▲ No cabe duda de que para los redactores del Plan de 1960 la nueva red viaria era uno de sus mayores retos, y este plano de información redibujado –en el que se perfila un primer esquema– lo corrobora. Tampoco resulta casual que las primeras tentativas de nuevos trazados viarios sobre el municipio busquen conectar las recientes singularidades que la base topográfica del documento representa básicamente sobre la periferia entrevías de poniente. Este dibujo lleva a considerar que las primeras tentativas del trazado de la variante que propone el plan tuvieron su inicio en este sector y en la determinación de tres intersecciones, o puntos de inflexión, fundamentales para el diseño de dicho trazado: la conexión con la N-340, la intersección con la carretera de Reus y el paso sobre el río Francolí. La precisión de estos tres puntos apunta a un trazado concreto que poco se desviará respecto de la solución final, en cambio, el tejido de los viarios secundarios sí que se verá modificado.

Asimismo, la existencia de las nuevas edificaciones condiciona su diseño, la Universidad Laboral y sus accesos, el incipiente polígono industrial entrevías y la barriada residencial de Torreforta, así como los trazados preexistentes de la N-340, las

líneas de ferrocarril y, más adelante, la calzada central del nuevo polígono industrial del Francolí, ya en proyecto durante la redacción de este plan. Ante este escenario de nuevos asentamientos y trazados existentes, este primer esquema asegura la conexión de estos emplazamientos a dos de los tres puntos de intersección antes enunciados: la conexión con la N-340 y el cruce con la carretera de Reus. Desde o hacia estas intersecciones se dibujan corredores secundarios de vialidad que las conectan con las trazas existentes de la N-340, el acceso a la Universidad Laboral a través del paso elevado de Clasificación, y las líneas de ferrocarril mediante viales paralelos a ellas, reconociendo así –y en este caso– estos dos corredores de comunicación y muy especialmente el tramo de ferrocarril de Valencia a Tarragona en entrevías. Sobre este particular veremos más adelante que las propuestas de la Red Viaria del Plan Comarcal de 1967 y de la Ponencia de la Comissió dels 21 Municipis de 1980 reconocen a este trazado como potencial eje viario articulador de esta parte de entrevías, también el Plan Cantallops de 1983, pero de una forma mucho más discreta, reconoce viariamente parte de este trazado del ferrocarril.



MEP_R_1960-83_03

De este modo podemos reconocer un primer interés por conseguir penetrar con vialidad hacia los terrenos entrevías conectando así los campos por encima de la N-340 –de destino residencial– con los terrenos pre-industriales entrevías. Una relación causa-efecto que el plan reconoce y que alienta al zonificar, residencial e industrialmente, a un lado y al otro de la carretera de Valencia. Precisamente esta diferencia radical entre la zonificación por encima y por debajo de la carretera provoca o genera un tejido viario radicalmente diferente entre sectores y con únicamente cuatro puntos de conexión, todos sobre la N-340, a lo largo de tres kilómetros. El trazado viario por encima de la carretera de Valencia y hasta la nueva variante trocea el terreno bajo la nomenclatura de grandes fincas y edificación abierta, dibujando grandes manzanas de destino residencial, articuladas por dos arterias principales: una de norte a sur –hoy calle Riu Segre–, que conecta el acceso a la Universidad Laboral con la N-340 y con la carretera de Reus, y otra de este a oeste –hoy calle Riu Llobregat–.

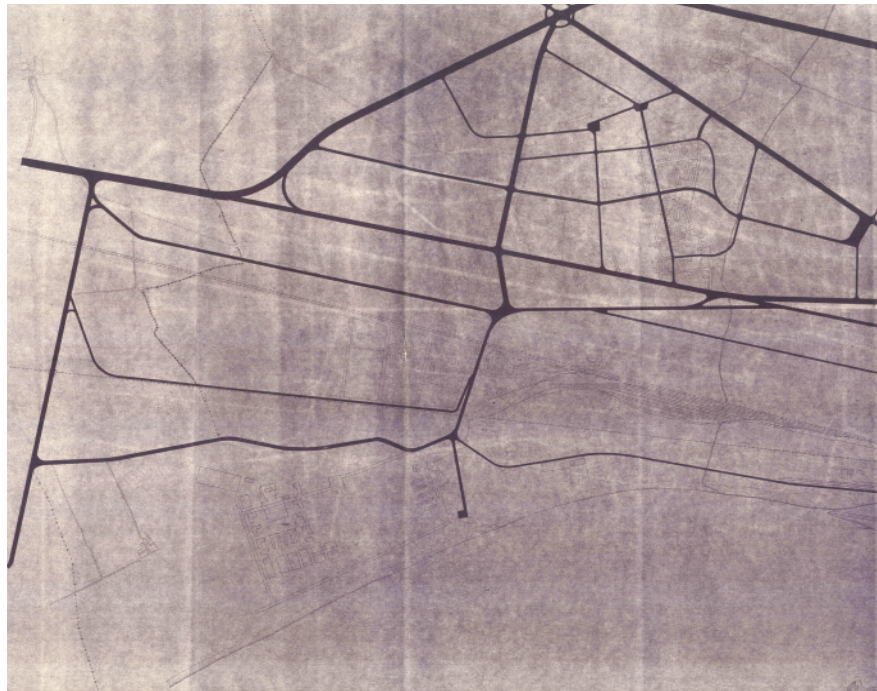
Sobre la N-340 todavía son reconocibles los terrenos en reserva del que hubiera sido el punto de intersección de la nueva variante del plan con la carretera de Valencia. Se reconocen claramente las trazas curvadas de los ramales de conexión entre ambos trazados: se trata de

los terrenos no edificados entre el límite del polígono residencial de Campclar y el acceso a Bonavista, que ya representó el plano de información del plan junto con la traza de la arteria principal del futuro barrio marginal al otro lado de la variante. Este remanente y los terrenos aún no edificados por encima y al oeste de Campclar nos muestran todavía el que debiera haber sido el trazado del primer tramo pensado de la nueva variante del Plan de 1960. Terrenos que hoy ya se están urbanizando, en parte, para acoger el complejo-anillo deportivo de los próximos XVIII Juegos del Mediterráneo y el centro comercial IKEA y su desarrollo residencial asociado.

Por el contrario, el trazado viario por debajo de la N-340, lejos de trocear, rodea los terrenos entrevías generando grandes extensiones de terreno previstas para su ocupación industrial y de reserva ferroviaria. Con una única conexión central, el paso elevado sobre la estación de clasificación, se ve obligado a reconocer al cauce del río como potencial corredor viario, tanto en su margen derecha como izquierda. Esta primera exploración para la ocupación del cauce del Francolí la potenciaron los posteriores esquemas viarios de la modificación del Plan General en 1973 y del Plan de 1983.



PGO. *Electricidad*



PGO. *Plano Viario*

^ Probablemente sea este periodo de la construcción de la Tarragona moderna el más desmenuzado desde la perspectiva del análisis social y económico en todas sus variantes. Son numerosas las publicaciones que inciden especialmente sobre los procesos de industrialización, desarrollo y población –desde una base más estadística–, construyendo ensayos que poco tienen que ver con la exploración de la estimulación urbana desde el talento formal como idea de construcción de la ciudad. Uno de los planos de información del Plan General de 1960, el de



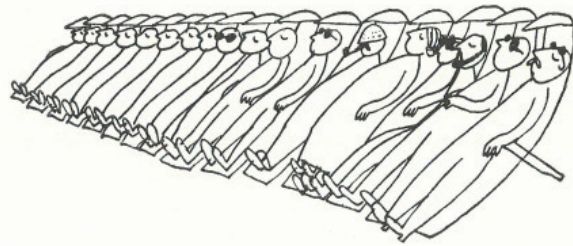
1960_PGO_41



1960_PGO_44

la red de electricidad existente, anticipa esta dimensión formal en sentido litoral, que acabará remarcando la nueva variante y, en general, el plano viario del Plan. El necesario suministro energético a los nuevos y modernos asentamientos que se consolidaron en la Tarragona de los cincuenta, Universidad Laboral, Ciudad Residencial de Educación y Descanso, el barrio de Torreforta y el polígono Entrevías, adelantó una configuración formal de una red infraestructural que suministró y conectó energéticamente estas nuevas realidades. La necesidad de suministro

eléctrico señaló lo que luego serían los ejes principales del nuevo esquema viario del Plan. La comparación entre el plano de información de la red eléctrica y del viario no deja lugar a dudas sobre esta coincidencia. De hecho, resulta sensato pensar que estos trazados aéreos, previos a la nueva vialidad, ocuparan los trazados más lógicos y económicamente razonables para la conexión de los diferentes emplazamientos que, por razones ya comentadas, buscaron ubicaciones específicas por razón de su tamaño, necesidades y oportunidades del parcelario.



PEQUEÑO CONGRESO SOBRE TURISMO

LA ESPERANZA EN EL TURISMO

El Plan Especial de Ordenación de la Costa

La autopista del Mediterráneo, la puerta de entrada del turismo

Bien entrados los años sesenta, el territorio de Tarragona ciudad y provincia, busca configurar otra alternativa a la industria para su desarrollo económico: el 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 además –aunque en menor medida–, siente curiosidad por descubrir enclaves culturales, históricos y paisajísticos de interior.

El adecuado desarrollo de esta actividad, ya denominada como “industria turística” en Tarragona –y en general en todo el litoral–, exigía la mejora en las comunicaciones viarias. Con ese objetivo se inician una serie de proyectos estratégicos con el ánimo de conectar una nueva red de carreteras de alta capacidad con la llamada Red Esmeralda Europea. El informe del Banco Mundial sobre el desarrollo económico de España, realizado en 1961 a petición del Gobierno español y publicado en 1962 por la Oficina de Programación y Coordinación Económica de

< Portada del opúsculo repartido en el V Pequeño Congreso celebrado en Málaga, que incluye la separata “Notas de economía”, del economista José M.^a Bringas, publicada en el número 55 de la revista *Arquitectura*. Febrero de 1963.

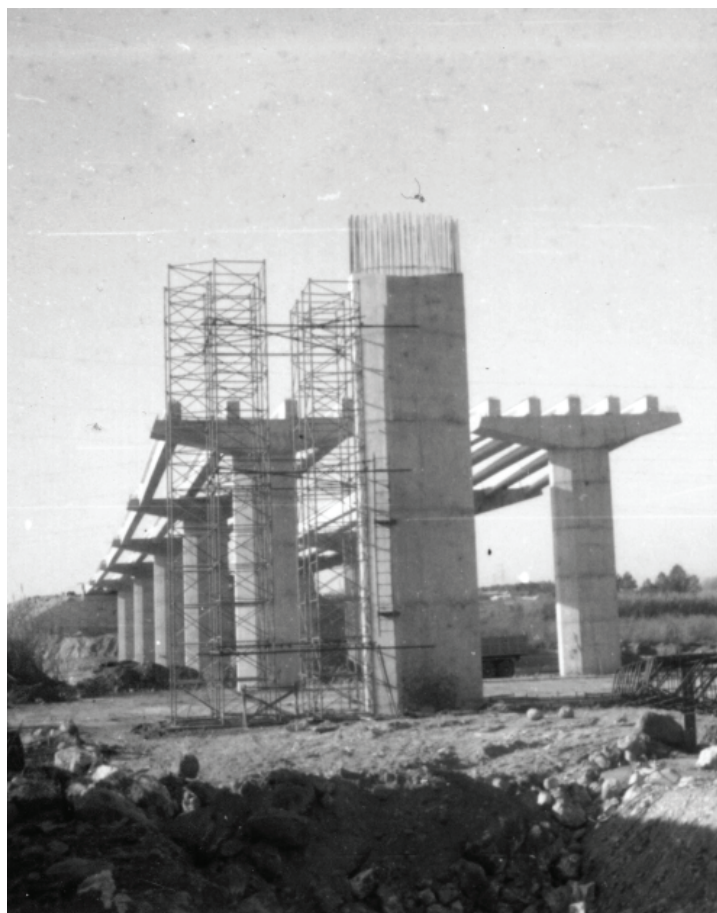
“Una noticia reciente decía, tras enumerar los resultados turísticos de 1962: ‘Las instalaciones hoteleras de los 1.400 kilómetros de costa turística de España deberán duplicarse para poder albergar a nuestros próximos visitantes.’ Se puede duplicar la producción de una fábrica, la capacidad de un almacén, el capital en un negocio afortunado, pero ¿se pueden doblar los hoteles en España en uno o dos años, que en construcción

es como decir de un día para otro? Lo que en principio no es más que un interrogante, lleva tras sí tal cantidad de problemas –decir problemas no quiere decir laberintos– que no pueden dejarse a la buena de Dios. Hoy día es un hecho cierto el ‘clima’ creado por el fenómeno del turismo y unos de los más interesados en conocerlo para poder ordenarlo y dirigirlo son los arquitectos.”*

*Fragmento del texto de José M.^a Bringas “Aspectos del fenómeno turístico español”. Publicado en el opúsculo “Notas de Economía” de la revista *Arquitectura*, 1963.

la Presidencia del Gobierno, estipula que “la única pieza importante de nueva construcción que probablemente será necesaria en un futuro próximo es la Autopista de la Costa del Mediterráneo, desde la frontera francesa hasta Murcia con una longitud de 730 km”.

El Plan General de Carreteras de 1962-1977 incorpora las recomendaciones de este informe y, sobre la base de la legislación de 1960 de construcción, conservación y explotación de carreteras en régimen de concesión –a falta de una legislación específica–, se materializan las primeras concesiones para las nuevas autopistas. “No será hasta la aprobación del Plan Nacional de Autopistas de 1964 cuando se definan y concreten las necesidades y posibilidades de una nueva red primaria de peaje” (Gómez Ordóñez, 1981). En 1967 se adjudican las primeras concesiones y se inicia la construcción del primer tramo de la autopista del Mediterráneo (frontera francesa-Barcelona). El turno para el tramo concesionado entre Barcelona y Tarragona llegó en 1968, y para el tramo Tarragona-Valencia, en 1971. Este nuevo trazado se imagina a lo largo de la costa y en paralelo a la mayoría del trazado de la N-340, además debía sumarse al corredor del ferrocarril y esquivar a los núcleos de población costeros en justa medida, tratando de conseguir el contrapeso entre distancia y afectación. Su planificación y diseño se realiza a la vez, pero equidistante entre dos de las iniciativas del ideario territorial del desarrollismo en Tarragona: el Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona y el Plan Comarcal. Ambos documentos recogen la planificación de esta infraestructura con poca capacidad de influencia en su diseño pero atendiendo y respetando su traza como límite, en el caso del Plan Especial, o eje, en el caso del Plan Comarcal.



Construcción del viaducto de la autopista sobre el Francolí

1972_AAMA_03

I. BOHIGAS GUARDIOLA, O. “L’ombra de Dioxadis”. Revista *Serra d’Or*, n.º 2-3, pág. 41, febrero-marzo de 1964. “Però, a més, han estat adjudicats altres plans de les zones nord i sud de la Península al monumental equip que dirigeix l’arquitecte grec Doxiadis. Per altra banda, poques setmanes abans del PC (petit congrés) fou convocat un concurs per a escollir l’equip que haurà de planificar la costa de Tarragona. Algun congressista va dir que tot era preparat per a l’adjudicar-lo també a Doxiadis. En un congrés sobre el tema de la planificació turística l’ombra de Doxiadis fou, doncs, com una constant persistent.”

^ Imagen fechada en 1972 de la construcción de la autopista del Mediterráneo a su paso por Tarragona. Viaducto sobre el río Francolí a la altura del Pont del Diable. Fotografía cedida por Manuel Aguilera Polo.

El concurso de ideas y la sombra de Doxiadis

Conviene enmarcar cronológicamente el proceso de gestación de la autopista del Mediterráneo para establecer un paralelismo entre el auge del turismo a finales de los sesenta y comprender los ámbitos y límites que establecerá el futuro Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona. Este Plan, surgido de un concurso de ideas convocado por la Diputación de Tarragona el 17 de octubre de 1963, debía gestionar y modernizar las escasas infraestructuras habilitadas para el impulso del turismo. Al concurso de ideas se presentan varias propuestas formuladas por diferentes oficinas técnicas. Entre los equipos que concurren hay que destacar el pilotado por el arquitecto e intelectual barcelonés Oriol Bohigas. El concurso finalmente se adjudica al equipo encabezado por el arquitecto y ceramista madrileño Miguel Durán-Lóriga y Rodríguez, Premio Nacional de Diseño en 1971 y 1979.

Varias especulaciones, incluso del propio Bohigas,¹ daban por hecho que el concurso se había preparado para la participación de la multinacional de arquitectura y urbanismo dirigida por el arquitecto griego Konstantinos Apostolos Doxiadis,² interesada en asentarse también en España. Sin embargo, consultados los archivos de Doxiadis, se ha localizado correspondencia entre su oficina de Atenas y la delegación en Madrid en la que descartan presentarse al concurso por razones meramente económicas, pero advirtiendo del interés de participar en concursos de arquitectura en España para una mayor implicación en el país.³ Más allá de las fundadas sospechas de Bohigas, fueron varias las propuestas que se presentaron a esta convocatoria. Merece la pena detenerse, por su interés y el relativamente fácil acceso a sus contenidos, en la propuesta presentada al concurso por Bohigas y en el Plan Especial redactado por el equipo ganador.



Pineda de Vilafortuny

1950_AFR_01

Una serie de circunstancias personales y culturales permiten participar a Oriol Bohigas junto con un extenso y solvente equipo. Su iniciativa de los Pequeños Congresos (PP. CC.) de Arquitectura y su febril actividad profesional y cultural le convierten en un eficaz productor de equipos de trabajo. Él mismo reconoce, en la publicación que recoge los resultados de esta propuesta, la excepcionalidad de que “se reuniera la colaboración de un extensísimo equipo, en un esfuerzo de cohesión inusitado entre nosotros. Básicamente, el equipo se reunió a partir de cuatro núcleos iniciales que ya tenían su propia coherencia”.⁴

Un mérito compartido por las dos propuestas analizadas sería el trabajo de diagnóstico sobre el territorio que se elaboró y que contribuyó a obtener una imagen desconocida y muy próxima a la realidad social y económica de un ámbito territorial concreto de la provincia de Tarragona, que el equipo de Bohigas delimitó en “faja costera” y “faja interior”. Esta labor de investigación dio lugar a un estudio bastante extenso que “no debe interpretarse, ni mucho menos, como un Plan General de la Costa de Tarragona, sino, simplemente, como el establecimiento de las bases conceptuales y el método de trabajo para su desarrollo posterior”. Según puntualiza, en su escrito de introducción: “[...] El mayor esfuerzo se dedicó, naturalmente, a concretar la idea general que debería presidir el plan, es decir, determinar cómo se enfocaba la absorción y utilización del próximo turismo, para que se respetaran o mejoraran los valores económicos, sociales y paisajísticos no solo de la costa de Tarragona, sino de todas las comarcas próximas del interior.” Esta idea se materializó en cuatro esquemas de manufactura gráfica abstracta que facilitan una lectura muy intuitiva de las conclusiones y de lo que de ellas se deriva, que da lugar a posteriores combinaciones.

2. Konstantinos Apostolos Doxiadis, (1913-1975). Influyente arquitecto y político griego que dirigió las políticas de recuperación urbana, de planificación y de vivienda durante la posguerra en Grecia (1945-1950). En 1953 funda un estudio de arquitectura de proyección internacional abarcando importantes proyectos en Europa, Oriente Medio y América. En España, durante la década de los sesenta, colabora en la redacción de varios estudios de desarrollo turístico en Andalucía (Costa del Sol) y las Islas Canarias (Puerto de la Cruz), así como también en diversos planes de desarrollo regional (Barcelona, Gerona, Guipúzcoa, Lérida y Pontevedra).

3. En el archivo Constantinos A. Doxiadis, consultado en junio de 2014, y concretamente en la correspondencia entre la oficina principal en Atenas de Doxiadis Associates y Doxiadis Iberica en Madrid, entre 1962 y 1964, se han localizado referencias al concurso en Tarragona en cuatro cartas internas numeradas C-ISA 277, C-ISA 278, C-ISA 291 y C-ESP-A 342.

No ha sido posible localizar el documento CC-ESP-M 124 al que se hace referencia en la carta C-ESP-A 342, y que presumiblemente contendría más detalles sobre las intenciones de Doxiadis Associates en relación al concurso de ideas en Tarragona. Básicamente, los contenidos de las comunicaciones internas manifiestan la propuesta del Director General D. Vingileos de participar en el concurso de ideas de Tarragona: “[...] I noted what you say in your CC-ESP-M 124 about the advisability of participating in competitions and the advantages that a success would bring to our prestige among the Spanish professionals.” A lo que el vice-presidente de Doxiadis Associates responde negativamente argumentando “Our Budget here does not provide for expenses regarding participation in international competitions. If, consequently, you expect us also to contribute you have to build up a good case.”

V Concurso de ideas para el desarrollo turístico de Tarragona

Estimado Dimitris:

1. Confirmo todo lo que hablamos por teléfono el día 22.II.63.
2. Sé que se trata de una costa, al sur de Barcelona, de una longitud en torno a los 100 kilómetros. De tu telegrama se deduce que tu opinión es que participemos en este concurso, porque somos especialistas y porque fundamentalmente solicitan solo metodología. Añadiste que, con arreglo a lo que solicitaban, no se trata de nada distinto de lo que ya hicimos para la costa meridional de Andalucía; esa metodología podríamos incorporarla perfectamente a esta obra.
3. Mi opinión sobre los concursos te la escribí en otra nota relativa al concurso del Teatro de la Ópera de Madrid.
4. Vuelve a escribirme, pues, brevemente sobre este tema diciéndome:
 - a. Cuál será el Comité de Evaluación (lo que me dijiste por teléfono no lo escuché bien)
 - b. Cuál es el coste previsto que se exigirá para que participemos en el concurso
 - c. Quién prevés que cubra ese coste.
5. Recuerdo que para el concurso de Bilbao abonamos 700.000 pesetas.

A. Tsitis

DOXIADIS ASSOCIATES • CONSULTANTS ON DEVELOPMENT AND EXISTICS - ATHENS

To : κ. Βιντζηλαίο No : 0-ISA-278
 By : Τσίτσας
 For : Date : 24. II. 63
 Copy to: 0-0A2, 0-0A401 File No:
 Atts :

Subject: Διαγωνισμός ιδεών για την Τουριστική Ανάπτυξη Ταργόνας

Αγαπητέ μου Δημήτρη,

1. Επιβεβαιώνω τα όσα είπαμε στο τηλεφώνημά που είχαμε στις 22.II.63.
2. Ξέρω ότι πρόκειται για μία άκτι, νοτίως της Βαρκελώνης, μήκους περίπου 100 χιλιομέτρων. Από το τηλεγράφημά σου προκύπτει ότι η άποψή σου είναι να λάβουμε μέρος σ' αυτόν τον διαγωνισμό, γιατί είμαστε εντελώς ελεύθεροι και γιατί ουσιαστικά ζητάμε μόνο μεθοδολογία. Πρόσθεσε ότι κατά βάση αυτά που ζητάμε δεν είναι τίποτε άλλο απ' αυτά που ήδη κάναμε για την Νότια άκτι της Ανδalousίας, εκείνη δέ η μεθοδολογία θα μπορούσε κάλλιστα να μη μέσα σ' αυτή την εργασία.
3. Τις άποψεις μου για διαγωνισμούς σου τις Ξγραφα σε άλλο σημείωμα σχετικά με τον διαγωνισμό της Όπερας της Μαδρίτης.
4. Ξαναγράψε μου λοιπόν και γι' αυτό το θέμα δύο λέξεις λέγοντάς μου:
 - a. Ποιά θα είναι η κριτική Ξπιτροπή (αυτά μου είπες με το τηλεφώνω δεν τα άκουσα καλά)
 - b. Τι κόστος προβλέπεται ότι θ' άπαιτηθεί γι' ανά λάβουμε μέρος σ' αυτόν τον διαγωνισμό
 - γ. Πώς προβλέπεις να καλυφθί αυτό το κόστος.
5. Ξπενθυμίζω ότι για τον διαγωνισμό του BILBAO είχαμε ζοδέψει ποσότητες 700,000.


A. Tsitis

A L'ombra de Doxiadis

"Hi ha, però, un símptoma que algun organisme administratiu vol preocupar-se d'aquests problemes de planificació. Ha estat encarregat, com hem dit, el pla de la Costa del Sol, potser a deshores i a un equip poc eficaç. Però, a més, han estat adjudicats altres plans de les zones nord i sud de la Península al monumental equip que dirigeix l'arquitecte grec Doxiadis. Per altra banda, poques setmanes abans del P.C. fou convocat un concurs per a escollir l'equip que haurà de planificar la costa de Tarragona. Algun congressista va dir que tot era preparat per a adjudicar-lo també a Doxiadis. En un congrés sobre el tema de la planificació turística l'ombra de Doxiadis fou, doncs, com una constant persistent. Qui és Doxiadis?, es preguntaran, per una banda els no professionals, i per una altra banda, els professionals més estrictes. Perquè Doxiadis té una mena de prestigi al marge. És un promotor amb una empremta extraordinària, més enllà dels límits propis de l'arquitectura i de l'urbanisme.

V Nuestra participación en concursos

Estimado Dimitris:

1. He hablado hoy con D. sobre el asunto de nuestra participación en el concurso del Teatro de la Ópera de Madrid y de Tarragona.
2. De los dos, mostramos más interés por el de Tarragona.
3. No obstante, con el fin de que tomemos una decisión definitiva, te rogamos que nos envíes datos adicionales para cada concurso por separado:
 - a. Coste previsto de la preparación del proyecto
 - b. Cómo piensas afrontar el coste, es decir, cuánto puedes sacar de la DI y cuánto esperas de los DA
 - c. Movilización requerida de personal de DI y DA
 - d. ¿Dónde se realizará el trabajo? ¿En Madrid o aquí? Si se lleva a cabo tanto aquí como allí, ¿qué parte y cantidad del trabajo se hará en cada lugar?
 - e. ¿Qué posibilidades tienes en tu presupuesto de 1964 de participar en concursos?
4. Esperamos tu respuesta en breve.

A. Tsitis

DOXIADIS ASSOCIATES • CONSULTANTS ON DEVELOPMENT AND EXISTICS - ATHENS

To : κ. Βιντζηλαίο (2) No : 0-ISA-291
 By : Τσίτσας
 For : Date : 2. II. 63
 Copy to: 0-0A2(3), 0-0A401 File No:
 Atts :

Subject: Συμμετοχή μας σε διαγωνισμό

Αγαπητέ μου Δημήτρη,

1. Κοιμήνετασ σήμερα με τον D το θέμα της συμμετοχής μας στους διαγωνισμούς της Όπερας Μαδρίτης και της Ταργόνας.
2. Από τους δύο μεγαλύτερο ενδιαφέρον δείχνουμε προς την Ταργόνα.
3. Ξτά να μπορούσαμε όμως να πάρουμε τελικές άποψεις παρακαλούμε να μās στείλης τα έξής στοιχεία για κάθε ένα διαγωνισμό χωριστά:
 - a. Προϋπολογισμό κόστους έτοιμασίας μελέτης
 - b. Πώς σκέπτεσαι να αντιμετώπισης το κόστος, πόσο δηλαδή μπορείς να βάλης από την DI και πόσα περιμένεις από τους DA
 - γ. Άπαιτούμενη κινητοποίηση προσωπικού DI και DA
 - δ. Ποι θα γίνει η δουλειά; Στην Μαδρίτη ή εδώ; Άν γίνει κι' εκεί κι' εδώ τί δουλειά και πόση θα γίνει σε κάθε μέρος;
 - ε. Τι δυνατότητες έχεις στον προϋπολογισμό σου του 1964 για συμμετοχή σε διαγωνισμούς;
4. Περιμένουμε σύντομα άπάντησή σου.


A. Tsitis

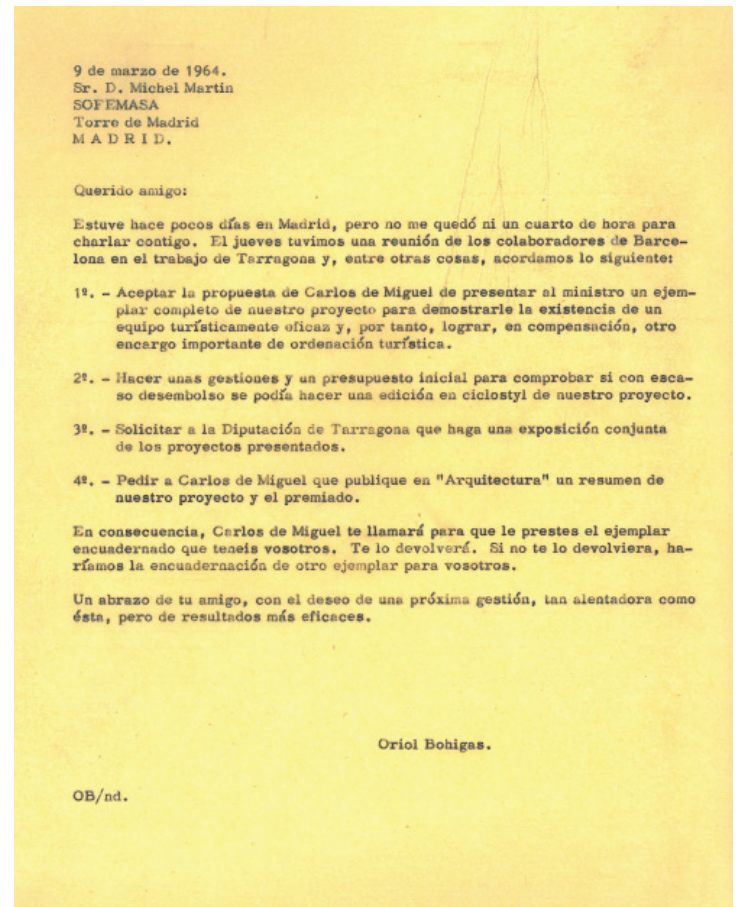
[...] Aquest intel·ligent i hàbil promotor de l'alt capitalisme europeu i americà ha fundat recentment una societat a Madrid per a contribuir tècnicament i finançament al desenvolupament d'Espanya. Els encàrrecs han estat immediats o, potser, fins i tot, previs. El que ens fa dubtar, però, no és pas la capacitat tècnica ni, menys, la financera. El que ens fa dubtar i ens fa tèmèr és el camí que indica cap a unes situacions de domini econòmic semblants a les que a Cuba van justificar, no fa pas gaire temps, un daltabaix transcendental. ¿És realment, Doxiadis, l'únic equip capaç d'enfocar a la Península aquests temes tan complexos de la planificació?*

*Fragmento del artículo "Revisions i Actualitats" de Oriol Bohigas publicado en el n.º 2-3 de la revista *Serra d'Or* de febrero-marzo de 1964.

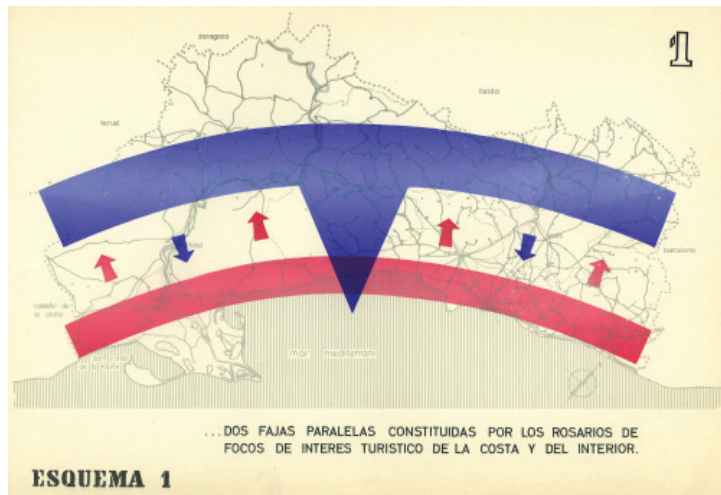
Básicamente, la propuesta define dos “fajas” paralelas constituidas por los focos de interés turístico detectados (costeros y de interior), articuladas por dos sistemas comarcales bien diferenciados (Tortosa-Amposta y Tarragona-Reus-Valls), y constituidos como polos de atracción fundamental y apoyo económico y logístico en torno a los cuales se desarrolla la mayor expansión turístico-recreativa, que no solo se materializa linealmente sobre la costa, sino que se manifiesta más como un desarrollo de penetración hacia el interior. El resultado no es otro que la confirmación de la necesaria influencia sobre los complejos turísticos fundamentales de los sistemas montañosos y paisajísticos de interior más próximos, lo que obligaba a un reconocimiento y una mayor conexión entre ambos.

El estudio detecta, entre varias cuestiones, un escaso grado de planificación del territorio y de sus ciudades (Tarragona y Tortosa en fase de estudio, Vila-seca, Torredembarra y Cambrils con planeamiento aprobado),⁵ la existencia de primeros asentamientos marginales como embrión a nuevas urbanizaciones de iniciativa privada (la mayoría en Cunit, Calafell, El Vendrell, Cambrils, Salou, Mont-roig y L'Ametlla), un grado de industrialización incipiente, basado todavía en el sector agrícola pero con la participación de los nuevos sectores químico y mecánico, una red de servicios fundamentada en la importancia del sector terciario en Tarragona, con un protagonismo del comercio en torno al 11%, pero con un 4% de índice para los servicios públicos; pese a ello, el 22% de la población, superior a la media nacional, se ocupa en este sector servicios.

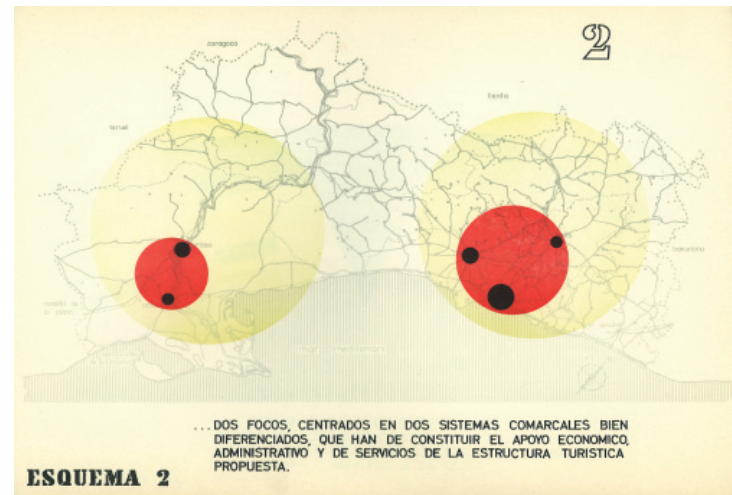
4. Bohigas Guardiola, Oriol et al. *Tarragona ordenación de la costa. Propuesta para la redacción de un plan especial*. No consta editor. Barcelona, 1964. Los cuatro núcleos eran, ni más ni menos, que SOFEMASA (Sociedad de Organización, Formación, Economía y Matemáticas Aplicadas S.A.), CEDEC (Centre d'Estudis Socio-econòmics per el Desenvolupament de la Comunitat S.L.), un grupo de arquitectos de Barcelona y Madrid integrados en los Pequeños Congresos de Arquitectura y un grupo de ingenieros de Barcelona y Madrid con experiencia en este tipo de colaboraciones. De los cuarenta y tres nombres de arquitectos-urbanistas que figuran en el listado del equipo, podemos destacar –junto a O. Bohigas– en el equipo básico a: Manuel Ribas, Federico Correa, José Puig Torné, Luis Cantalops, José Donato y Juan Antonio Padrós. Como colaboradores de estos a: Manuel Baldrich, Carlos de Miguel, Antonio de Moragas, Antonio Bonet, Sáenz de Oiza...



5. Oriol Bohigas, que como hemos leído se muestra muy crítico en el desarrollo y fallo del concurso de ideas para el Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona, expone a uno de sus colaboradores (SOFEMASA) su intención de explorar un mayor recorrido de los estudios realizados en la costa de Tarragona, aprovechando la influencia de otro de sus estrechos colaboradores, Carlos de Miguel, que a la vez lideraba, junto a O. Bohigas, los Pequeños Congresos y fue director de la revista *Arquitectura* entre 1948 y 1972.



1965_TOC_61



1965_TOC_62

Valoración aparte merece la diagnosis de los sistemas de comunicación (carreteras y ferrocarriles). Tarragona, en general, dispone en 1963 de una red de carreteras de dimensión superior a la media nacional (2.305 km), pero en un estado de conservación deficiente. La N-340 es el único eje viario vertebrador que transcurre paralelo a la línea de costa, a una distancia que oscila entre los 300 y los 500 metros. Con un ancho medio de 7 metros y con gran cantidad de travesías urbanas que ralentizan la circulación, esta vía de comunicación absorbe todo el tráfico pasante y el interurbano. La diagnosis destaca la “tupida red de carreteras tanto en sentido paralelo al mar como perpendicular” que haría posible, después de su modernización, el acceso a los lugares de interés turístico en el interior. Sobre el ferrocarril describe una red básicamente de vía única que enlaza Tarragona con Valencia, Lérida y Madrid. La electrificación y la doble vía eran los dos grandes retos pendientes que ya disponían de sendos proyectos aprobados. Puerto y aeropuerto (base aérea) son tenidos en cuenta como potenciales

infraestructuras de dinamización económica, pese a las deficientes infraestructuras de que disponen. En 1963, la base aérea, con vuelos civiles muy restringidos, no es apta para aparatos de reacción, y la red de puertos (Tarragona, Cambrils, Ametlla y Rápita) se utiliza exclusivamente para el tráfico de mercancías.

Como epílogo, el estudio plantea unas conclusiones a la información recopilada, una descripción de los esquemas elaborados, una propuesta de servicios y un decálogo de posibilidades y consideraciones de realización del Plan Especial en su conjunto. Resultaría demasiado extenso enumerar cada uno de estos apartados, pero para el interés de esta investigación, destaco: las condiciones (orográficas y climáticas) de la franja litoral de la provincia son muy aptas para el desarrollo del turismo, se valora muy positivamente la disposición paralela y la cercanía de las “fajas” costera e interior como complemento turístico al “sol y playa”, se detecta una proliferación de urbanizaciones turísticas

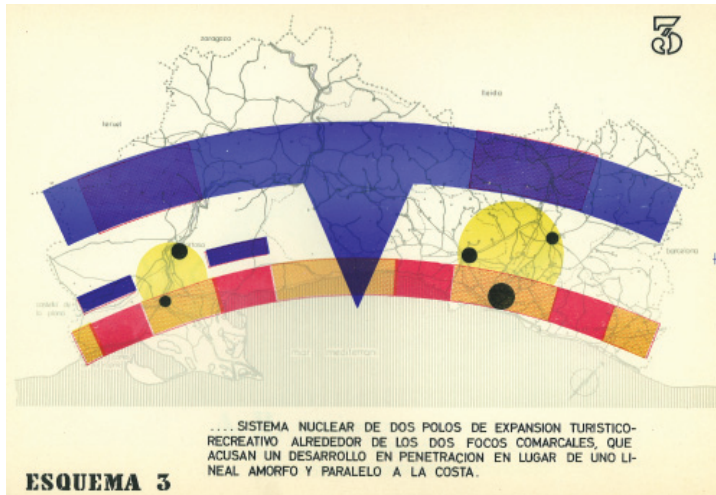
...José A. Corrales, Julio Cano y Alfonso Milà (todos ellos habituales participantes en los Pequeños Congresos). Complementaban al equipo de arquitectos un grupo de economistas liderado por Marc Vicent, Rafael Morilla y Francisco Larraz, apoyados por Fabián Estapé y Enric Bricall, entre otros. Como ingenieros incorporados al equipo básico de trabajo contaban con Albert Serratosa, Miguel Ángel Hucar y Francisco Germán García, apoyados también por Luis Jara, Victoriano Muñoz, Luis Mateo y Tomás Villanueva. Completaban el equipo sociólogos (Jaime Nualart, Rogelio Duocastella), juristas (Antonio Carceller, José M.^a Busquets), un geógrafo (Salvador Llobet) y un historiador (Jordi Nadal).

5. Considerando que el Plan General de Muñoz Monasterio y Monravá se aprueba definitivamente en noviembre de 1960, el análisis de este estudio no se ajusta a la realidad en el caso de la planificación de Tarragona ciudad.

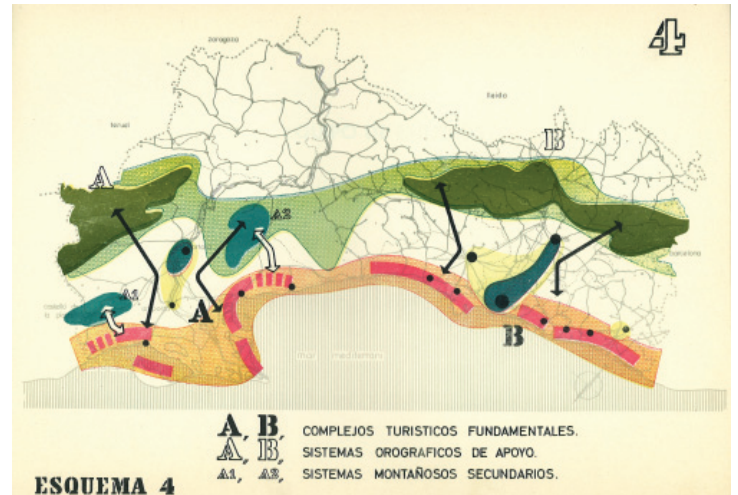
^ “Si bien la base del desarrollo turístico está en la costa, (color rojo en el esquema) es conveniente considerar una faja turística interior paisajística y monumental que le sirva de complemento y expansión (color azul en el esquema). La faja costera no tiene una absoluta continuidad porque en Hospitalet de l’Infant hay una cuña orográfica que la subdivide. Entre estas dos fajas turísticas debe establecerse un sistema de enlaces directos y coherentes.”*

Tarragona. Ordenación de la costa. Memoria, 1963. *Descripción original del esquema 1.

“Estos focos comarcales, que deben equipararse y estructurarse con objeto de adecuar su desarrollo a la satisfacción de las necesidades que se producirán con el progresivo aumento de la población estacional, están constituidos por; 1.- El triángulo Tarragona-Valls-Reus de carácter básicamente industrial sobre el vértice de la zona portuaria de la capital. 2.- El cordón de carácter fluvial Tortosa-Amposta que se desarrolla industrial y comercialmente como transformador de la riqueza agraria del bajo Ebro y de su delta. Entendemos que el plan de ordenación debe partir de la simple superposición de estos esquemas. Lo cual construye el Esquema 3.”*



1965_TOC_63



1965_TOC_64

bajo la fórmula de “ciudad-jardín” que se avanza a una planificación ordenada. El estudio declara a esta zona como gran reserva turística nacional, por su estratégica ubicación y potencial ocupación. De hecho, el entusiasta análisis llega a proponer “desde el punto de vista agrícola parece económicamente aconsejable la desecación del Delta del Ebro. Hay que tener en cuenta que aumentarán los términos de rentabilidad si con la desecación se posibilita la explotación turística de sus playas”. Este planteamiento, hoy impensable, solo es posible bajo la influencia de los proyectos de estimulación turística llevados a cabo en las lagunas del sudeste de Francia (Perpiñán-Rosellón) con el concurso de G. Candilis que, por cierto, en diciembre del 1963 visita Tarragona con motivo del VI Pequeño Congreso de Arquitectura.

Sobre la propuesta de mejora de infraestructuras y servicios interesa a esta investigación la reflexión sobre el anteproyecto de la autopista del Mediterráneo (o Levante), que según remarcan “está por encima de

las mismas necesidades de la zona y obedece a necesidades de orden general”. Se establecen dos criterios básicos en torno al asunto de la nueva vialidad, la obligada distinción entre los tráficos de paso de los que tienen destino en la zona costera, y por consiguiente, “cada uno de ellos necesita una vía propia: de penetración el primero y de distribución el segundo.” Advierte la propuesta que la autopista constituye una barrera y debe respetar y distanciarse de los focos de desarrollo turístico en una justa medida para que también “tenga un trazado turístico que invite al viajero a detenerse a disfrutar de las excelencias naturales de la costa”. Para ello, la propuesta establece unas distancias de separación mínimas entre las diferentes vías que propone y la línea de costa. Para la autopista establece una separación media de 4 km; como vía de distribución básica, la N-340 respeta una separación correcta que oscila en torno a los 400 m. Finalmente, propone la construcción de una vía que conectase Tortosa y El Vendrell –por el interior– a una distancia media al mar de 25 km.

Tarragona. Ordenación de la costa. Memoria, 1963. *Descripción original del esquema 2.
“Para ello es necesario seguir una política de suelo y de equipamientos urbanísticos que impida la tendencia natural hacia un desarrollo continuo y desordenado de los asentamientos turísticos actuales. En orden a lo cual se propone inscribir dichos asentamientos en dos grandes complejos turísticos cada uno de los cuales dispone de un sistema interior complementario. Estos complejos turísticos son los siguientes:

1.- El litoral desde Cunit hasta Hospitalet de l’Infant, apoyado en el sistema montañoso constituido por las sierras de Prades y Montclar. La costa de este complejo turístico se estructura en dos zonas muy diferenciales, al N. y al S. de Tarragona con elementos urbanísticos que las distinguen y caracterizan. Se propone la formulación de un Plan Especial de Expansión Marítimo-Deportiva para la capital y su zona, muy supeditado a la estructura turística general que resulta del Plan de Ordenación de toda la costa. Este es el único camino para lograr una inserción orgánica de las especiales posibilidades turísticas

de Tarragona en el conjunto comarcal y nos parecería, pecar de grave ligereza el avanzar ninguna idea sobre este tema sin haber establecido las líneas definitivas del plan de la costa.

2.- El litoral desde la Ametlla hasta las Casas de Alcanar cuyo complemento orográfico está constituido por la sierra de Beskit. La costa de este segundo complejo turístico se estructurará también en dos zonas diferenciadas a ambos lados de las bocas del Ebro. Se propone la valoración con carácter residencial respecto a la costa, de los sistemas montañosos de Cardó y del Montsià. Se propone, así mismo, que el necesario y rentable Plan de Saneamiento del Delta, se formule ponderando las inmensas posibilidades turísticas que ofrecen los 80 Km. de playas de su perímetro costero y las peculiaridades características climáticas del mismo orden al turismo invernal.

Estos tres esquemas sólo intentan explicar las ideas fundamentales que regirán el desarrollo del plan. Sólo después del estudio detallado que ello requiera, se podrá dar una respuesta concreta y detallada, con la correspondiente zonificación. A título de avance provisional adjuntamos el esquema 4.”

Tarragona. Ordenación de la costa. Memoria, 1963. *Descripción original del esquema 3.



Plano de zonificación que surge de la unión de 5 planillas del Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona, 1963. Fuente: Archivo de la Demarcación de Tarragona del COAC. Manipulación del original

Un Plan para el Turismo

No se ha podido acceder al material presentado al concurso de ideas de la propuesta ganadora liderada por Miguel Durán-Lóriga y Rodríguez, y que sin lugar a dudas aportaría un mayor conocimiento del desarrollo del concurso, que Bohigas ya sospechó poco transparente. Analicemos pues el Plan Especial finalmente redactado que abarca, en 27 planillas, el territorio costero desde Alcanar hasta Cunit haciendo parada en las planillas 6-7, 8, 26 y 27, que corresponden al ámbito de estudio de este trabajo.

La unión de estas cuatro planillas del Plan Especial en un solo documento gráfico digitalizado debe considerarse (previo a la valoración de lo acertado en la traza propuesta) como **la imagen completa del primer propósito documentado de asumir y planificar la conurbación de Tarragona en su conjunto**, configurada en este caso por otra triangulación (tengamos presente el primer intento de triangulación conocido entre Reus-Tarragona-Salou en 1806), la que ofrece la unión entre Tarragona-Reus-Cambrils. En este momento, la novedad del turismo y el reconocimiento del potencial de las infraestructuras es el objetivo de dicha configuración formal; en 1806 lo fue el comercio y en 1850 el peso de una nueva tecnología basada en el vapor, el ferrocarril. Estos propósitos históricos manejaron las herramientas a su alcance, y en 1964 hizo lo mismo este plan: el reconocimiento de la N-340 como vía de distribución y articulación, un nuevo trazado del ferrocarril entre Cambrils y Tarragona, y el proyecto de la autopista del Mediterráneo fueron sus instrumentos destacados.



< El montaje de cuatro planillas del Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona de 1963 representa la que seguramente fue la primera imagen moderna de una conurbación de naturaleza triangular, que ya había sido identificada desde 1800. Las primeras infraestructuras que apuntaron esa incipiente triangulación del siglo XIX pierden protagonismo frente a los nuevos trazados pasantes, que dibujan otra realidad formal sujeta a las dinámicas propias del potencial económico litoral de la costa entre L'Hospitalet de L'Infant y Torredembarra. Seguramente también es la primera imagen en la que se ve comprometido el equilibrio de fuerzas que Reus había procurado desde el siglo XVIII frente a su rival Tarragona. A partir de este momento, la influencia de Tarragona ciudad se abre a la industria del turismo diferenciándose otra vez más con las dinámicas socio-económicas de la ciudad interior. El Plan Especial preserva para dos...

Tal consideración de las infraestructuras existentes y proyectadas convierte a este proyecto en una primera exploración de la “posibilidad formal” entrevías, que reconocida por el Plan General del sesenta, exporta –casi simétricamente– a una franja de nueva creación entre Vila-seca y Cambrils. El reconocimiento de la N-340 como arteria urbana y el desplazamiento del ferrocarril hacia el interior, entre Cambrils y Vila-seca, conforman una franja con supermanzanas residenciales de nueva creación que reconoce el potencial turístico y económico del ámbito comprendido entre Salou y Cambrils, dejando liberado de turismo el contorno más próximo al poniente de Tarragona ciudad y recuperando terreno para la industria turística más allá de la Ciudad Residencial. En efecto, la Universidad Laboral y la Ciudad Residencial fueron reconocidas como límites efectivos del litoral más ligado a la ciudad y que el Plan General del sesenta ya tuvo en cuenta. “Tarragona empezaba a tomar una dimensión litoral” (Parcerisa, 1991), pero también el Camp de Tarragona.

El Plan Especial recupera la estructura viaria del Plan General de 1960 y respeta su zonificación detallándola más allá de la “futura desviación” que constituyó su límite físico. Para este Plan Especial su límite resultó ser el proyecto de autopista del Mediterráneo, que ya se incorporó al documento como un trazado moderno reconociendo con sus nudos de intersección las vías de comunicación fundamentales: la carretera de Montbrí a Cambrils, de Reus a Salou, de Reus a Tarragona y de Tarragona a Lérida.

...ciudades, Reus y Vila-seca, la influencia del territorio agrícola, creando un cordón sanitario a su alrededor que previene de las dinámicas turísticas a estas dos poblaciones. A la vez, el Plan, se apoya en las infraestructuras pasantes, N-340, ferrocarril y autopista para extender a lo largo del litoral la pujanza económica que aporta el turismo. Las supermanzanas que cuartejan el suelo entrevías entre Cambrils y Salou ocupan la totalidad de estos terrenos comprendidos entre el tramo de la nacional entre Cambrils y Vila-seca llegando hasta la mismísima línea de playa. Una operación que se contraponen al destino industrial que se prevé al otro lado de Vila-seca y que ya ha empezado a consolidarse. Reus extiende sus extremidades en forma de infraestructuras hacia estos dos ámbitos bien diferenciados, la carretera de Reus a Salou será el vínculo de esta población con el turismo y la antigua Vía Amalia lo será con el mundo industrial y capitalino de Tarragona.

Entre tanto, Vila-seca va construyéndose una posición privilegiada a medio camino de estas influencias económicas, turismo e industria, sin dejar pasar de largo las oportunidades que la rivalidad entre Tarragona y Reus le han brindado y que ha sabido manejar en su propio beneficio.

Pocos logros hay que atribuir a este planeamiento,⁶ por lo menos en la zona analizada, pero sí hay que reconocer tres cualidades que han perdurado hasta nuestros días: el reconocimiento industrial del poniente de Tarragona, la apuesta por concentrar el uso turístico entre Cambrils, Vila-seca y Salou (hasta los límites de la Universidad Laboral) y la necesidad de desplazar hacia el interior la línea del ferrocarril, considerando –en este caso– la necesidad de un *by-pass* ferroviario entre Cambrils y el sur de Vila-seca, dando pie a la transformación de la línea más urbana entre Cambrils y Salou en un tranvía urbano con conexión al –ya desaparecido– Carrilet con destino a Reus.

La planificación de nuevos corredores de comunicación, en la década de los sesenta, que atravesarían el Camp de Tarragona, y el interés por desarrollar urbanísticamente –y de forma masiva– el litoral cuestiona la posición del corredor del ferrocarril entre Cambrils y Tarragona por su excesiva proximidad a la línea de costa y por el efecto barrera que produce, sobre todo, en el núcleo de Salou. El Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona propone, por primera vez, deslizar este trazado de ferrocarril hacia el interior y con recorrido paralelo a la carretera nacional. El resultado produce un efecto formal “intraestructural” similar al de la periferia industrial de Tarragona ciudad, con la diferencia sustancial de un desarrollo urbano planificado en contraposición a la ocupación industrial desobediente de Entrevías.

6. No era esa la esperanza del momento. Al Plan de Ordenación de la Costa, al que se le atribuía de antemano capacidad para evitar “desafueros, como los que prevalecen en Salou donde se ha permitido construir edificaciones de gran altura en la misma raya del litoral [...] suponía una esperanza [...] porque de proseguir el ritmo actual de construcciones, puede transformarse nuestro litoral en una babel. [...] A lo que se reclamaba que [...] nuestra costa precisa un plan y de ahí que acojamos con la natural complacencia el acuerdo del Plenario último que adjudica a un equipo de técnicos su ordenación y desarrollo. Finalmente la crónica de Petrófilo auguraba [...] este plan, unido a la autopista Tarragona-Salou, carretera Salou-Cambrils, Tarragona-Faro y aquellas otras que surjan próximas al mar, pueden depararnos en el mañana un verdadero emporio”. Libro II_ACL_04/03/1964_379, pág. 155.



La Pineda. Vista aérea

2000_AFA_13

7. Pequeños Congresos de arquitectura. Una iniciativa de Oriol Bohigas, principalmente, apoyado por Carlos de Miguel, a raíz de la voluntad mutua en acercar inicialmente a los arquitectos españoles y posteriormente a los de la península. “Querido amigo, Ayer estuve pasando unas horas en Madrid y visitando muy rápidamente algunos poblados dirigidos y pocas cosas más con Antonio Perpiñá. Quedé nuevamente admirado de las cosas interesantes que se pueden ver. Pero quede, como cada vez más admirado todavía de lo aislado que estamos los arquitectos de Barcelona y de Madrid. Estamos a cuatro pasos y ni siquiera nos conocemos. Es sencillamente escandaloso... Es efectivamente un grave mal para nosotros y para vosotros. A la vista de este desastre inexplicable, dijimos que era urgentísimo vernos despacio y charlar largo y tendido. No creo que esto pueda hacerse improvisadamente y como unas iniciativas particulares. Hay que organizarlo en serio como si se tratase de un pequeño congreso de arquitectos de buena voluntad. Barcelona, 16 de septiembre de 1959.” Carta de Oriol Bohigas a Carlos de Miguel. Extraída de la tesina O nome dos “Pequeños Congresos”. Nuno Carlos Pedrosa de Moura Correia. Departamento de Composición Arquitectónica, ETSAB, 2009.

Los problemas del urbanismo turístico. VI Pequeño Congreso en Tarragona

La activación del concurso de ideas y del plan posterior coincide con la inquietud, más intelectual que académica, de algunos arquitectos, ingenieros, economistas y geógrafos sobre los problemas del urbanismo turístico en España y que, en un primer capítulo, se debate en el V Pequeño Congreso⁷ celebrado en Málaga en abril de 1963. Pocos meses después de convocarse el concurso de ideas para el Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona se celebra en Tarragona el VI Pequeño Congreso. Durante el 6, 7 y 8 de diciembre de 1963 se debaten en las instalaciones del Hotel Imperial Tarraco algunas de las iniciativas turísticas más destacadas en el territorio nacional, de la mano de jóvenes arquitectos del panorama nacional.⁸ También el congreso debatió la oportunidad que suponía el concurso de ideas convocado para la ordenación de la costa de Tarragona. Cerró el congreso G. Candilis presentando los desarrollos turísticos de la costa del Rosellón y Llenguadoc.

En un artículo publicado en el número 2-3 de la revista *Serra d'Or* en marzo de 1964, Oriol Bohigas expone su visión del desarrollo del congreso y advierte de lo grave y apasionante que suponen los **problemas urbanísticos del turismo**. Bohigas achaca a un mero interés económico y especulativo la iniciativa turística del país, en manos de una anárquica construcción por la importante entrada de divisas. Los riesgos de una ocupación desproporcionada sobre el territorio quedan patentes en los planes de desarrollo turísticos de las costas más codiciadas, como en la Costa del Sol, donde la iniciativa privada se anticipa a la planificación administrativa.

8. Al PP.CC. de Tarragona de 1963 asisten, entre otros, los siguientes destacados arquitectos de ámbito nacional: Antonio Bonet, Francisco Cabrero, José A. Corrales, Juan Gómez G. de la Buelga, Fernando Higuera, Francisco S. de Oiza, Manuel Sierra, Alejandro de la Sota, Ramón V. Molezún, fueron invitados expresamente los siguientes arquitectos tarraconenses: Alfonso Bacquellaine, Antonio Batlle, Josep M.ª Monravà, Francisco Monravà, Antoni Pujol, Salvador Ripoll y Joan Zaragoza.

CARLOS DE MIGUEL • ARQUITECTO • Bretón de los Herreros, 65 • MADRID-3
Teléfonos 259 02 19 • 231 94 03 • 254 53 72
22 - 7 - 63

Sr. Don Oriol Bohigas
Arquitecto
Calvet, 71
BARCELONA, - 11

Querido amigo:

seguimos con las reuniones. En una de ellas se explió el proyecto de Molezun y Oiza para Formentor. En la otra, como ves por la citación, se había anunciado lo de Saler, de Cano Lasso y lo del Mar Menor, de Bonet. Pero este último no vino, aunque se le avisó especialmente.

En cualquier caso las reuniones fueron muy interesantes y el plan que habeis propuesto nos parece francamente bueno. El último día avisamos a unos cuantos jóvenes, de los buenos, que acudieron, así que parece que la cosa se va animando.

Estuvo Manuel Sierra, al que avisamos muchas veces para la reunión de Málaga y cuya presencia hubiera sido importante porque conoce muy bien el tema del turismo.

Te ^{resumo} resumo un poco sus opiniones:

-- En el turismo hay que distinguir entre turista y veraneante. Son dos cosas totalmente distintas.

-- El turismo que interesa es el de invierno. Así que son importantísimas las condiciones climatológicas. Parece que técnicos extranjeros serios estiman que en Europa hay estas zonas para turismo de inviernos.

Alicante y Málaga, Canarias. Esto en España.
La costa dñlmata en Yugoslavia.

Parecen cogidos

-- El turismo europeo de verano es exigente y mal pagador.

-- Aunque parece que este año por disminuir estos turistas es que se ha matado la gallina de los huevos de oro la realidad es muy otra. El turismo está empezando y esperan unas épocas de grandísimo turismo:

porque cada vez hay mas gente que descansa.

porque cada vez son más fáciles los transportes.

porque si en España la vida ha subido como diez en Europa ha subido como veinte.

-- Hay además el caso de los viejos. Mantener un viejo en Minnssota es mas caro que mantenerlo en Fuengirola. Y en Fuengirola lo pasa mejor, comen cosas mas ricas, y toman mas el sol.

-- Finalmente, el turismo es una cosa difícilísima, muy compleja, y que no se entiende así como así. Y a la gran masa de turistas el paisaje, la arquitectura antigua, los museos, les importa bien poco. Casi se podría decir que estas cosas les casen "gordas".

Este Manolo Sierra es un hombre optimista, muy simpático, muy realista y un buen arquitecto. Es importante llevarlo a Santiago.

Buen verano y un fuerte abrazo

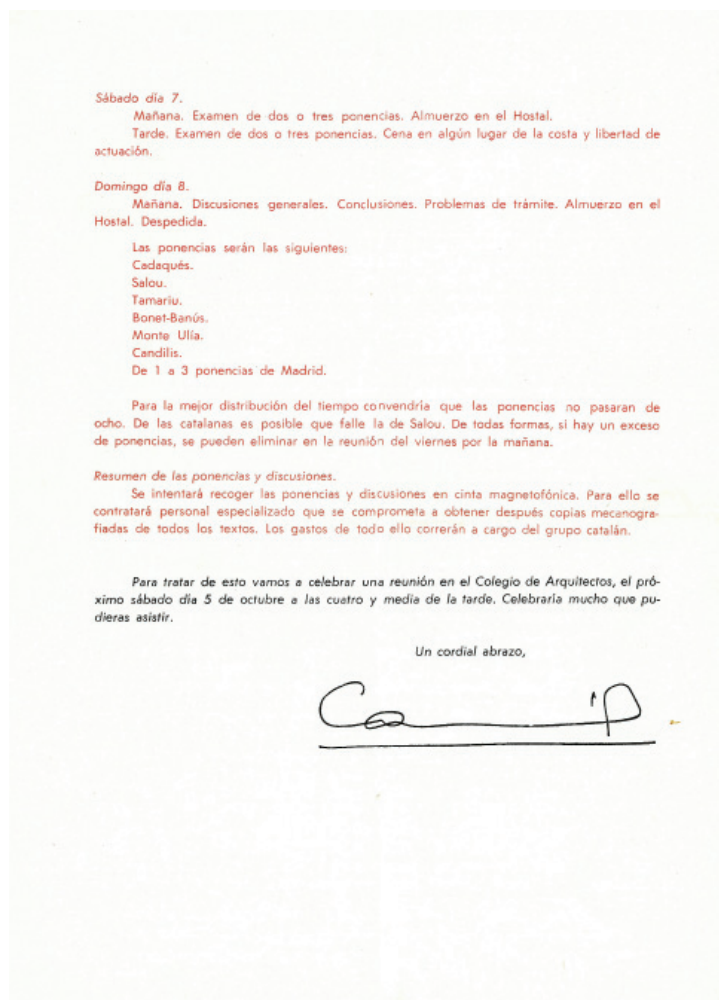
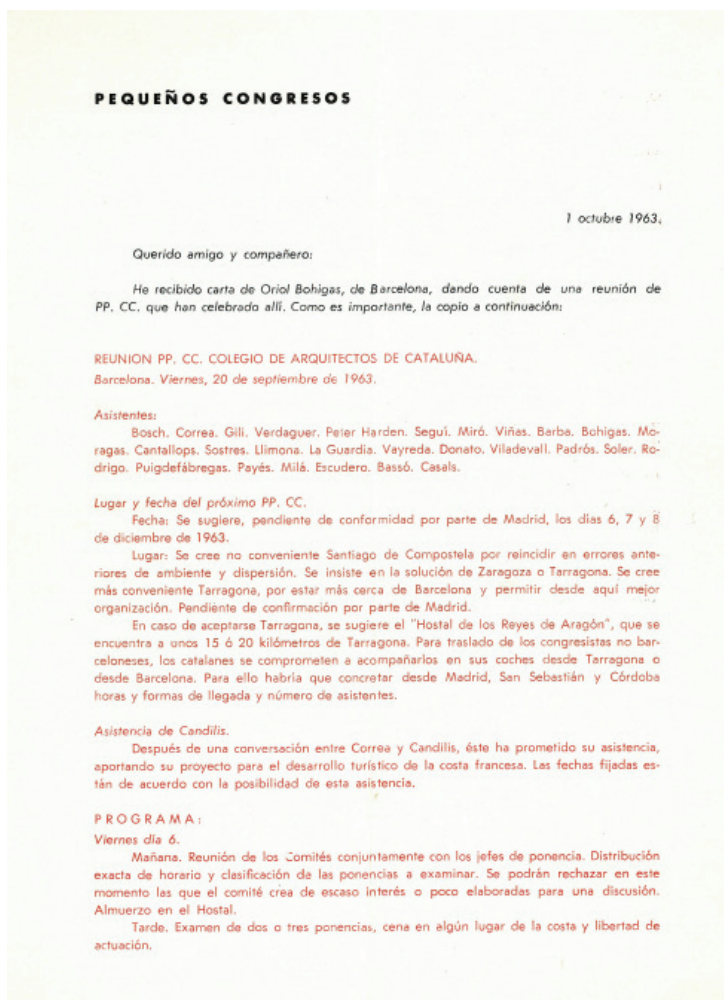
Carlos

^ El VI P.C. a Tarragona: Urbanisme i Turisme

"Ara que, en ple hivern, som encara lluny de les grans allaus turístiques de l'estiu, parlem serenament dels problemes urbanístics del turisme, que s'entrecreuen amb els de l'esbarjo de la gent del país. L'arquitecte Cantallops i Bertomeu Barceló ho fan en aquestes mateixes pàgines. Una seixantena d'arquitectes de tota la Península ho fèrem a Tarragona el darrer mes de desembre, reunits en un d'aquests periòdics "Petits Congressos". Vet ací un problema greu i apassionant.

Un problema greu, efectivament. No podem negligir la transcendència que ha tingut l'entrada de divises provinents del turisme pel relatiu i momentani equilibri de l'actual situació econòmica de l'Estat espanyol. Però tampoc no podem negligir les conseqüències negatives

d'aquesta pacífica però definitiva invasió del país. Per a l'urbanista aquestes conseqüències són paleses: la disbauxa especulativa a les nostres costes, el desequilibri comarcal, la insuficiència de serveis bàsics, la pèrdua d'una faixa de costa hipotecada per la construcció anàrquica que anul·la un futur desenvolupament nacional del país. Els urbanistes podem dubtar i deixar la paraula a d'altres especialistes al moment de judicar els beneficis econòmics del turisme massiu, però podem assegurar que la manera com aquest turisme es fica a les nostres costes és totalment inoperant i negatiu. Si no hi posem remei, això es convertirà en una geografia absolutament inhabitable. Inhabitable per als indígenes, amb la qual cosa de ben poc serviran llurs progressos econòmics. I,



finalment, inhabitable per als mateixos turistes, amb la qual cosa s'estroncarà l'entrada de divises potser amb unes conseqüències catastròfiques.

Aquestes consideracions són especialment greus per als catalans, perquè, si bé els beneficis econòmics poden ésser absorbits per tota la Península, els inconvenients urbanístics i socials recauen exclusivament en els països del litoral mediterrani, és a dir, en un percentatge molt elevat als Països Catalans. Cal, doncs, que els Països Catalans es facin càrrec d'aquest problema i que exigeixin una urgent atenció pública.

Precisament en aquest sentit es pronunciaren els arquitectes del P.C. a Tarragona

després d'analitzar diversos temes urbanístics. I aquest crit d'alarma fou doblement justificat per la presència, en el mateix Congrés, de dos economistes (Ros i Hombravella i Bringas) i un sociòleg (Carreño), que coincidiren en l'alarma. És a dir: tampoc, en l'aspecte econòmic i social, la implantació del turisme no és ben plantejada. Diríem, sens dubte, que no és ni tan sols plantejada."*

*Fragmento del artículo "Revisions i Actualitats" de Oriol Bohigas publicat en el n.º 2-3 de la revista *Serra d'Or* de febrer-març de 1964.

En este sentido, Bohigas subraya la diferencia entre el procedimiento y la planificación turística francés y español. Mientras en Francia el Estado desarrolla nuevos proyectos de implantación turística en sus costas con anticipación a la iniciativa privada, en España la especulación se adelanta a la planificación convirtiendo en poco eficaces los instrumentos urbanísticos que con posterioridad intentan regular situaciones poco reversibles. Sea como sea, los Pequeños Congresos en Málaga y Tarragona ponen de actualidad el debate sobre la necesidad de planificar el turismo bajo parámetros de equilibrio territorial, proporcionalidad y reparto de la riqueza.

En las reuniones y los trabajos preparatorios al congreso, el arquitecto co-organizador de los PP.CC., Carlos de Miguel, escribe a Oriol Bohigas una carta en la que le resume la opinión de Manuel Sierra, arquitecto que conoce bien el tema del turismo. Resulta interesante detenerse en estas notas porque son una muestra de las inquietudes del momento. Manuel Sierra destaca que en el turismo hay que distinguir entre turista y veraneante, que son dos cosas distintas. “Que el turismo que interesa es el de invierno, siendo Alicante, Málaga y Canarias las provincias mejor posicionadas, junto con la costa dálmata de Yugoslavia. Que el turismo europeo de verano es exigente y mal pagador. Que el turismo está empezando, y se esperan épocas de esplendor porque cada vez hay más gente que descansa, porque cada vez son más fáciles los transportes y por el elevado coste de la vida en Europa”. Reflexiona sobre la importancia del turismo de la tercera edad europeo y americano, y finaliza sentenciando que la regulación del turismo es difícil y compleja.

> “Julio Cano Lasso apresentou o Projecto para uma urbanização de luxo próxima de Valência. Uma área de 860 hectares com mais de 10 km de praia – “Proyecto de ordenación turística de la Dehesa de Albufera”. Num documento impresso que foi distribuído pelos congressistas, Cano Lasso previa que antes do final do século xx, a costa mediterrânica estaria completamente construída – como uma enorme cidade linear, desde o sul de Espanha até à Grécia, e também ao longo da costa dos países do Norte de África. O progresso tecnológico deveria libertar do trabalho a população dos países desenvolvidos europeus, que assim teria mais tempo para lazer e a capacidade económica para passar longos períodos de férias e instalar-se nessa costa mediterrânica. O fenómeno da ocupação em massa a que se estava a assistir na Costa do Sol, na Costa Brava (Catalunha), ou na costa de Valência, era apenas o princípio dessa cidade linear que acabaria por unir Málaga, Almería, Valência, Barcelona, Marselha, Niza, Nápoles... E portanto, o planeamento dessa cidades deveria prepará-las para funcionar como peças de um sistema contínuo e articulado. Não se podia imaginar

PPCC-Farrago

CARLOS DE MIGUEL • ARQUITECTO • Bretón de los Herreros, 65 • MADRID-3
Teléfonos 259 02 19 • 231 94 03 • 254 53 72

17
12
63

Sr. Don Oriol Bohigas
Arquitecto
Calvet, 71
BARCELONA - 6

Querido amigo:

han pasado unos días desde que terminó el Pequeño Congreso de Tarragona y con esta pequeña lejanía (en nuestras reuniones todo suele ser peque)ño) aprovecho hoy domingo que hace mal tiempo, como es lo suyo en este invierno, para darte un resumen de mis impresiones.

- 1 - El Pp.Co. ha entrado en una fase eficaz que garantiza su continuidad en unas cuantas reuniones. Cuando se acabe esta cuerda procuraremos cambiar y no pasará nada.
- 2 - Esta eficacia se apoya en dos cosas. Primero, las ponencias. Ha sido una experiencia fenomenal porque se establece una como retícula para las discusiones que las centra, las hace eficaces y de verdades. Segundo: la apertura a otros profesionales y a otros países. Las intervenciones del domingo, del sociólogo y del economista fueron magníficas. La disertación de Candilis fué un modelo que nos va a ser de gran utilidad a todos
- 3 - La liturgia, de que hablaba Moragas, aquí ha estado perfecta. La disposición de la mesa, viéndose todo el mundo al hablar; los micrófonos; la ciudad, tan digna, tan noble y tan aburrida (que todo es necesario); la ausencia de mujeres (y que nos perdonen) todo ello ha contribuido de modo muy importante al éxito de este Congreso tarraconense.
- 4 - Es precisa también la apertura dentro del país a gentes nuevas. En el caso de Madrid ya lo hemos hecho y también lo veo en Barcelona. No obstante entre vosotros noto ausencias muy sensibles, como ya te dije. Sostres, Tous y Fargas, Giraldes y su grupo, entre los que conozco de Barcelona creo es importante estén incorporados.
- 5 - Este Congreso de Tarragona, con algún fallo, ha sido sin embargo estupendo y esta es la opinión que yo he recogido aquí. Pero de esta reunión se han sacado unos frutos que no se pueden perder. Gracias a vuestra iniciativa de los micrófonos tenemos recogidas todas las intervenciones. A mi me parece que traducidas tal cual

como evolucionarían os meios de comunicação. Os automóveis podiam já não existir, e ser substituídos por outras formas de transporte que iriam seguramente alterar a estrutura urbana.

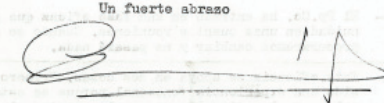
[...] No Pequeno Congresso de Tarragona estiveram presentes dois economistas (Hombravella e José Bringa) e um sociólogo (Carreño) que concordavam com este ponto de vista. Para eles o problema não era os aspectos sociais e económicos não estarem a ser bem planeados – era não haver qualquer planeamento. George Candilis fechou o Congresso com a apresentação do seu "Projeto para o Desenvolvimento turístico da Costa de Rosselló e Llegendoc", expondo uma forma diferente de planeamento do território. O Estado francês, recorrendo a uma operação de crédito, tinha comprado todos os terrenos sobre os quais incidia o projecto, antes de anunciar as suas intenções para aquela região. Era o contrário do que acontecia em Espanha. As instituições governamentais

están, se mandan a sus respectivos autores para que ellos las corrijan, en un plazo dado. Si no lo hacen tu, en Barcelona y yo, aquí, las corregimos. Y con todo este material se lleva a la imprenta, (me puede encargar de ello) y se reparte a todos, los asistentes y los ausentes.

- 6 - Yo iría a un poco más. Se lo enviaría a Fraga como tema nuestro para la próxima Asamblea Nacional de Turismo que parece ser se va a celebrar esta primavera. Pidiéndole que los Pp. Co. tengan una representación en esta Asamblea, que puede estar formada por dos miembros de Barcelona, dos de Madrid y uno de San Sebastian.
- 7 - El próximo Pp. Co. de trabajo puede ser, como quedamos, en Cuenca, en Septiembre 1964. Y también, como quedamos, se puede hacer un Pp.Co. de turismo con las mujeres a la Feria de Nueva York para lo que yo os pue to tener al tanto.

Esto es todo lo que con Tarragona se refiere. Me gustaría que no te olvides de tu artículo para "ARQUITECTURA" con las obras de nuestro estudio.

Un fuerte abrazo



chegavam ao terreno depois de se terem instalado turistas e especuladores, e confrontavam-se com situações irreversíveis, que eram obrigadas a aceitar. Bohigas acreditava que se estavam a dar passos importantes – Na Catalunha começavam a criar-se equipas pluridisciplinares, constituídas por arquitetos, economistas e sociólogos como o CEDEC (Centro de Estudo Socioeconómicos para o Desenvolvimento da Comunidade) – Mas na verdade o método apresentado por Candilis parecia ser o modo mais eficaz de aplicar um Plano.”*

*Fragmento del capítulo "O Tema do Urbanismo Turístico", de la tesina "O nome dos Pequenos Congressos. A primeira geração de encontros em Espanha 1959-1967 e o pequeno congresso de Portugal". Autor: Nuno Carlos Pedroso de Moura Correia. Tutor: Josep M. Muntaner. ETSAB, 2010.

El complejo turístico La Llave del Sol, 1965. La alternativa turística para La Pineda

El litoral de la periferia industrial y entrevías del Ponent de Tarragona, el que sumaba las playas del *riu* Clar y La Pineda, tuvo en 1965 su particular ensayo turístico inspirado en diseños de unidades urbanas, bajo agrupaciones organizadas en supermanzanas, con desarrollos a diferentes niveles del suelo elevados de la cota natural, y en combinación con edificaciones en altura con capacidad –en global– para 3.500 apartamentos residenciales, tres hoteles y zonas comerciales para una población en torno a los 18.000 usuarios, todo a la desmesurada escala de los estándares del desarrollismo que pronto generalizaría el Plan Comarcal de 1967. Para este proyecto se ensayan diferentes hipótesis de disposición geométrica, alternando agrupaciones de viviendas “en damero” con bloques y torres en altura para buscar la posición más favorable con relación al mar. El proyecto del arquitecto francés Alain Peron, apoyado localmente por el arquitecto tarraconense Antonio Pujol Sevil, quiere explicarse con mayor detalle a través de unas vistas esquemáticas que –en sección– describen la disposición de los diferentes niveles del complejo turístico, articulado por una avenida central sobre la que se construye todo un programa de ocio y residencia desde la práctica de segregación de usos y circulaciones propia del primer movimiento moderno.

Las circunstancias que dieron lugar a proyectos de esta magnitud piden enmarcarse en un contexto de oportunidad generalizada, donde el concurso de las nuevas infraestructuras juega un papel fundamental. El impulso de este proyecto, dirigido por una empresa de capital francés, no puede entenderse sin el proyecto para la autopista del Mediterráneo, que por primera vez situaba a la costa catalana a dos horas y media de la frontera francesa.⁹

Esta operación urbanística importa la corriente francesa de investigación y proyecto sobre vivienda colectiva de alta densidad en la periferia (*Zones à Urbaniser en Priorité ZUP*) adaptada a los desarrollos turísticos. Una *Cité Satellite* concebida como una gran área residencial capaz de integrar de forma unitaria viviendas, equipamientos e infraestructuras de forma autónoma a la ciudad. En la sección que imagina el proyecto observamos en primer plano el elemento característico que garantiza esta unidad funcional del complejo, la *Dalle*, o la Calle-centro, un gran espacio público peatonal, elevado suficientemente de la cota natural del terreno, que conecta las zonas comerciales con los grandes bloques y los equipamientos turísticos. Un espacio lineal continuo que segrega la circulación de vehículos de la peatonal procurando la conectividad entre ellas en las zonas de estacionamiento y de comercio a lo largo del vial.



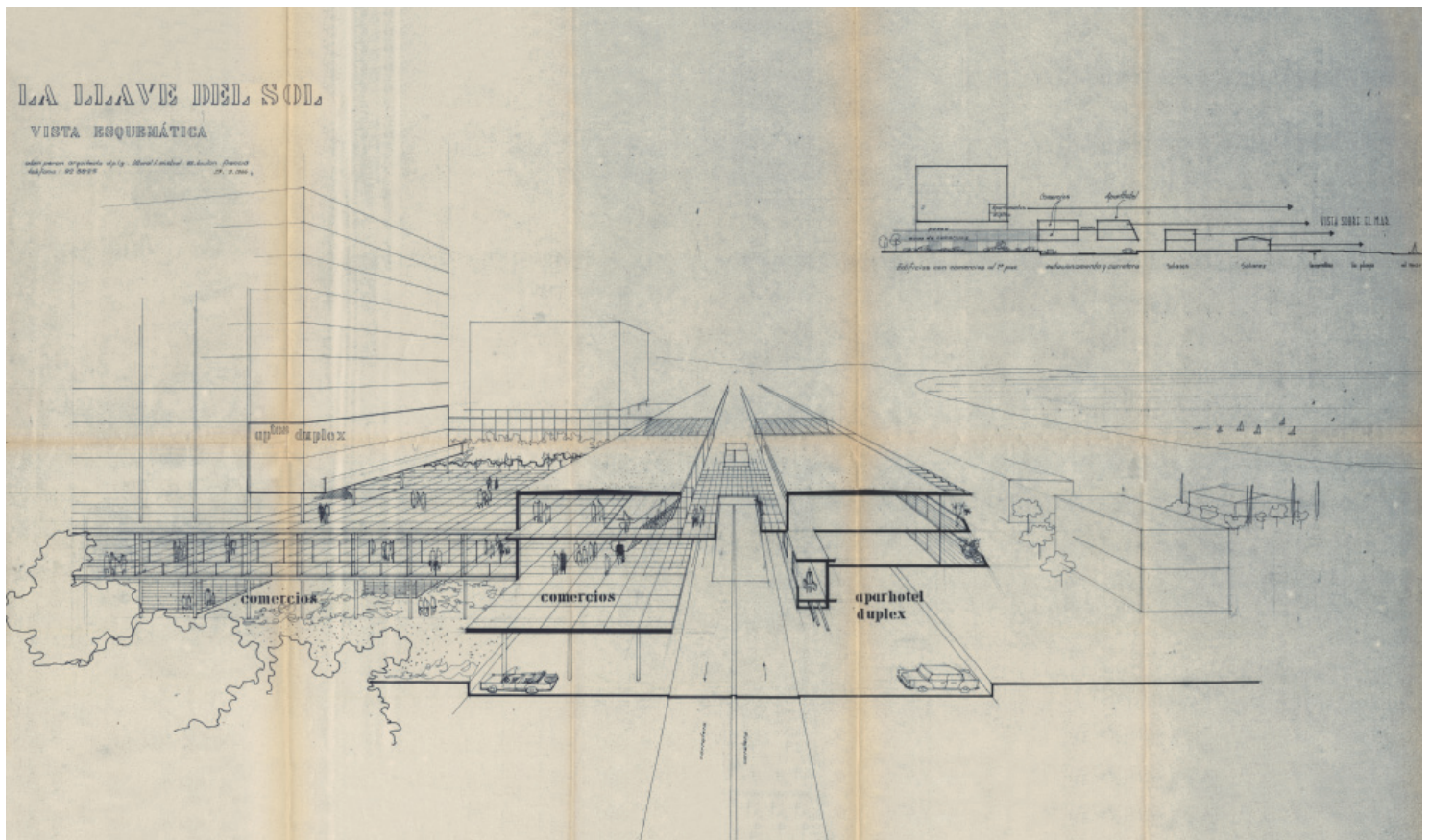
Cap de Salou

1960_AFC_17

9. “Para terminar debemos informar de que la próxima construcción de la Autopista de la Junquera (Frontera Francesa) a Barcelona se continuará simultáneamente de Barcelona a Tarragona, con lo que el desplazamiento a la finca se podrá efectuar en un tiempo máximo de 2,5 horas, desde Francia. La iniciación de esta Autopista se efectuará por los tramos de Malgrat a Barcelona y de Barcelona a Molins de Rei, con lo que se evitará toda la parte actualmente más penosa de transitar.”*

*Fragmento del documento “Fracción preliminar de actuación pericial” que acompaña a la documentación gráfica del expediente de proyecto del archivo Antonio Pujol Sevil. Archivo Histórico de la Demarcación de Tarragona del COAC.

> El proyecto ocupaba los terrenos agrícolas próximos a la playa de La Pineda. Un conjunto de fincas de gran tamaño que, según podemos apreciar en el *catastrón* venían siendo reparceladas a partir de los años cincuenta. El acceso a este sector se realiza a través de la carretera al Faro, un vial que se construye para acceder y suministrar carbón a este importante equipamiento, aunque también se comenta que su trazado servía a la residencia de fin de semana del gobernador González Sama, en el Recó de Salou, un enclave en primera línea de costa frente a unos pequeños acantilados, que casualmente este plan urbanístico respeta.



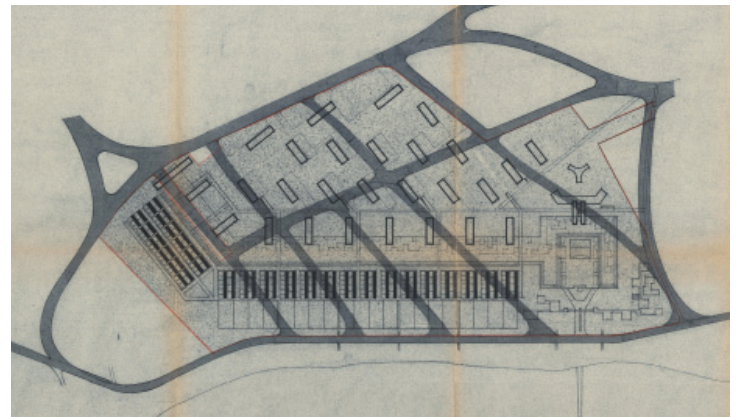
Proyecto de desarrollo residencial en La Pineda. En primer plano de la sección la Dalle o Calle-centro.

1966_AAAP_29



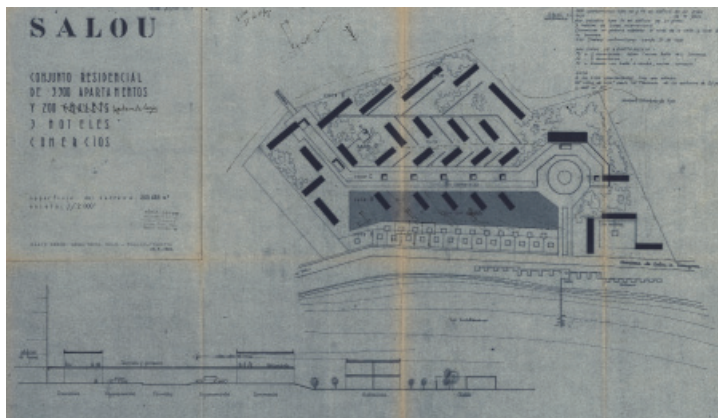
Alternativa para la ordenación de La Pineda

1966_AAAP_30



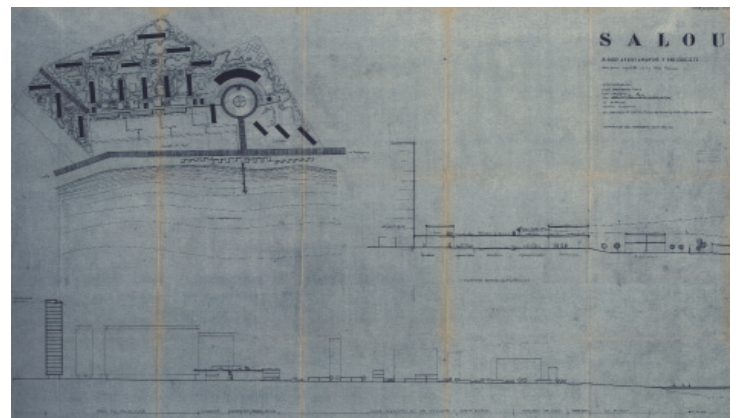
Alternativa para la ordenación de La Pineda

1966_AAAP_31



Alternativa para la ordenación de La Pineda

1966_AAAP_32



Alternativa para la ordenación de La Pineda

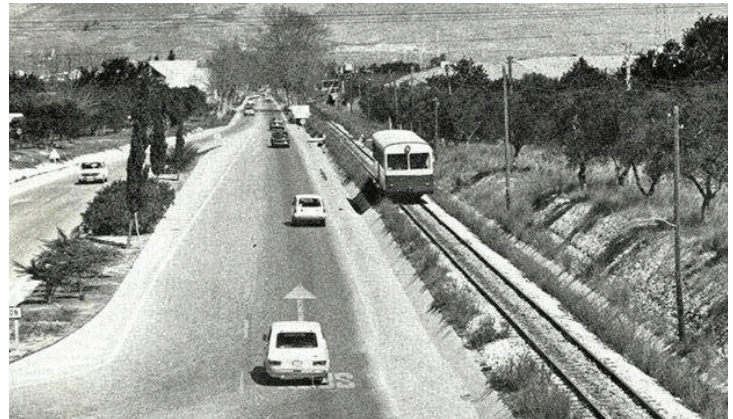
1966_AAAP_33

El Plan de Autopistas. El gran triángulo turístico-industrial

Ciento sesenta años después de la primera referencia a la geometría triangular en el Camp de Tarragona (el proyecto del Canal de Reus), esta geometría “líquida” que se adapta a las necesidades del momento recupera la visión estratégica sobre Salou y su costa, esta vez como enclave turístico y base náutica. A las necesidades de comunicación de las nuevas industrias del polígono químico entrevías y del puerto en expansión se une la industria turística, que reconoce a la costa entre L’Hospitalet y Tarragona como gran potencial económico. De la mano del Plan de Ordenación de la Costa, que recoge los intereses de un sector económico muy influyente, se reconoce otro triángulo económico formado entre Tarragona-Salou y Reus, con Vila-seca en su centro, que reúne tanto intereses industriales como turísticos, necesitados de carreteras rápidas. La Diputación de Tarragona, como administración impulsora del desarrollo territorial, trabaja a partir de 1964 en la modernización de las carreteras que definen dicho triángulo. A esta actuación se le denomina, en las crónicas, Plan de Autopistas, y podríamos considerarlo como el embrión del esquema viario que en 1967 incorporará el Plan Comarcal, también impulsado por la Diputación.

La primera de las inversiones previstas para este plan de modernización de carreteras apunta a la prolongación del antiguo acceso a la Universidad Laboral. Una demanda que también apoyan las industrias químicas del polígono químico entrevías, y que con el auge del turismo de la costa de Salou –y también el de La Pineda– se reconoce como prioritaria. El proyecto de esta nueva carretera rápida se inicia en el cruce de Torreforta y apunta hacia la plaza Dels Estanys

de Salou (actual plaza de Europa), con la intención de prolongarse hasta el llamado cruce de las “cuatro carreteras” (intersección de la carretera de Reus a Salou con la N-340) en dirección hacia Reus, siguiendo paralela al trazado del Carrilet. Es así como de nuevo los intereses y oportunidades económicos entre Tarragona y Reus escogen otra alternativa “curva” (recordando la solución del FF.CC. entre Reus y Tarragona) como comunicación directa entre ambas ciudades, relegando a otro momento la modernización de la Vía Amalia, que sigue con el mismo trazado y sección que el proyectado en el siglo XIX. La referencia a la modernización de estas infraestructuras acompaña repetidamente a las crónicas de Petròfilo hasta 1980, año de inicio de las obras de desdoblamiento la carretera entre Tarragona y Reus.



Vila-seca. Vista de las “cuatro carreteras” y el Carrilet

1968_AIA_04

^ El cruce de las cuatro carreteras, intersección de la carretera de Reus y Salou con la N-340, era considerado el punto hacia el cual debía llegar la autovía entre Tarragona y Salou.

Plan de autopistas

A juzgar por la referencia del Pleno de la Diputación, celebrado anteayer tarde, bajo la presidencia del Sr. Soler Morey, la Corporación está dispuesta a llevar a la práctica un plan que no dudamos en calificar como de gran importancia por lo que a Reus-Salou-Tarragona se refiere. Es un proyecto ambicioso —plan de autopistas nos place denominar— capaz, por sí solo, para transformar el gran triángulo turístico-industrial, encerrado en dicha zona. Si la Diputación lleva a cabo este ambicioso proyecto y todas las referencias coinciden en ello, merecerá la gratitud de tarraconenses y reusenses. Porque del mismo modo que Tarragona aprecia en lo que vale la gran playa que forma la «Platja del Riu Clar» con el promontorio del «Reco», así también, Reus sabe estimar Salou y sus alrededores, pues no en vano fueron espíritus reusenses y capital reusense los pioneros del fabuloso crecimiento. Lo ideal sería construir tres carreteras rápidas que unieran Tarragona con Salou, Salou con Reus y Reus con Tarragona. La primera —Tarragona-Salou— puede ser un hecho en fecha breve, según deja ver el mismo acuerdo del Pleno que «aprobó el proyecto de contrato remitido por el Banco de Crédito Local para la formalización del préstamo de 37.373.500 Ptas. para la construcción de la indicada autopista, autorizando conjunto e indistintamente al Gobernador Civil, Presidente nato y al Presidente titular para la firma de las correspondientes escrituras». En el segundo de los casos, Salou-Reus, la Diputación se compromete a realizar los dos primeros kilómetros, a partir del barrio marítimo con la supresión de pasos a nivel que tanto dificultan la circulación rodada, particularmente en el transcurso de la temporada estival. Como sea que la indicada vía de acceso pertenece a la Jefatura de Obras Públicas, deberá estudiarse una permuta de carreteras entre el Estado y la Diputación transfiriendo aquel a ésta la totalidad del trazado hasta Reus. Llegado este momento, será entonces la ocasión propicia para realizar la totalidad del proyecto, cuyos inicios hasta «Els Estany» serán ejecutados por la Corporación, independiente de la decisión estatal.

Finalmente una tercera autopista se perfila como consecuencia de la puesta en marcha de ambos proyectos; nos referimos al trayecto Reus-Tarragona, carretera a todas luces estrecha según deja ver la creciente circulación rodada. A los intereses turísticos cabría añadirle los industriales y económicos entre ambas poblaciones, correspondiendo su ejecución al Estado por formar parte el tramo de la denominada oficialmente carretera de Tarragona a Alcolea de Pinar, sujeta a la administración pública.

Si se alcanzaran semejantes realidades independientes de la autopista La Jonquera-Murcia —no hay duda de que este triángulo estaría destinado a ejercer un primerísimo papel en nuestra economía provincial. En términos reales diremos que, un tramo puede considerarse alcanzando; un segundo esta en camino y el tercero —el más hipotético— su realización plena no depende exclusivamente de nosotros, aún cuando está en el ánimo de todos que la carretera Tarragona-Reus será rápidamente superada por la contingencia de una acelerada motorización unido a un auge económico —polígono industrial Reus-Tarragona— de grandes proporciones. — PETROFILO.

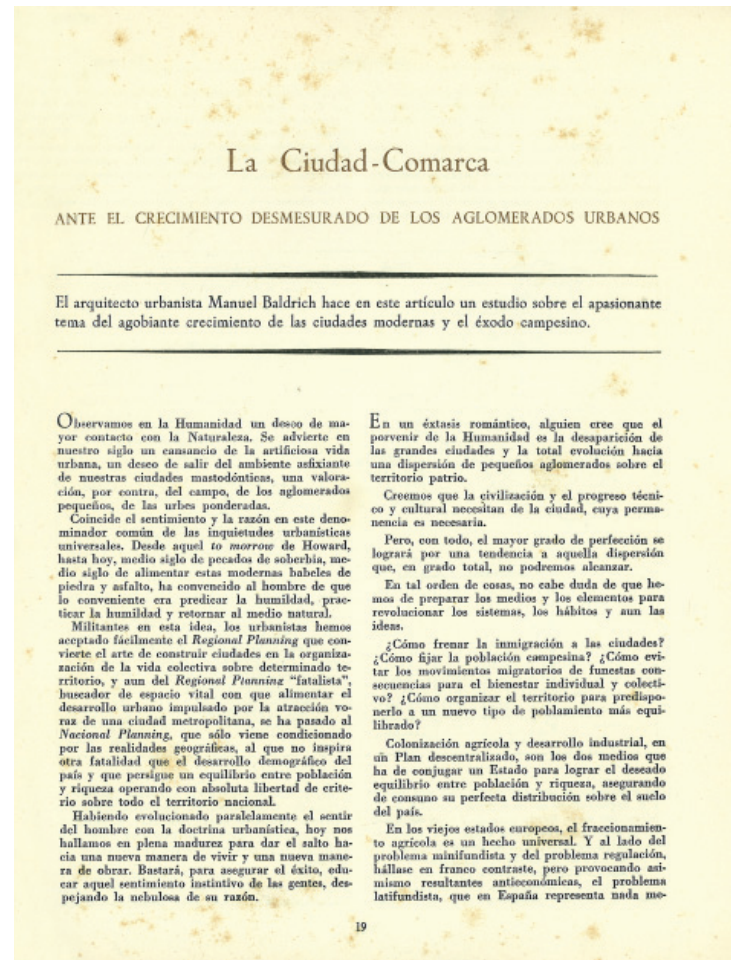
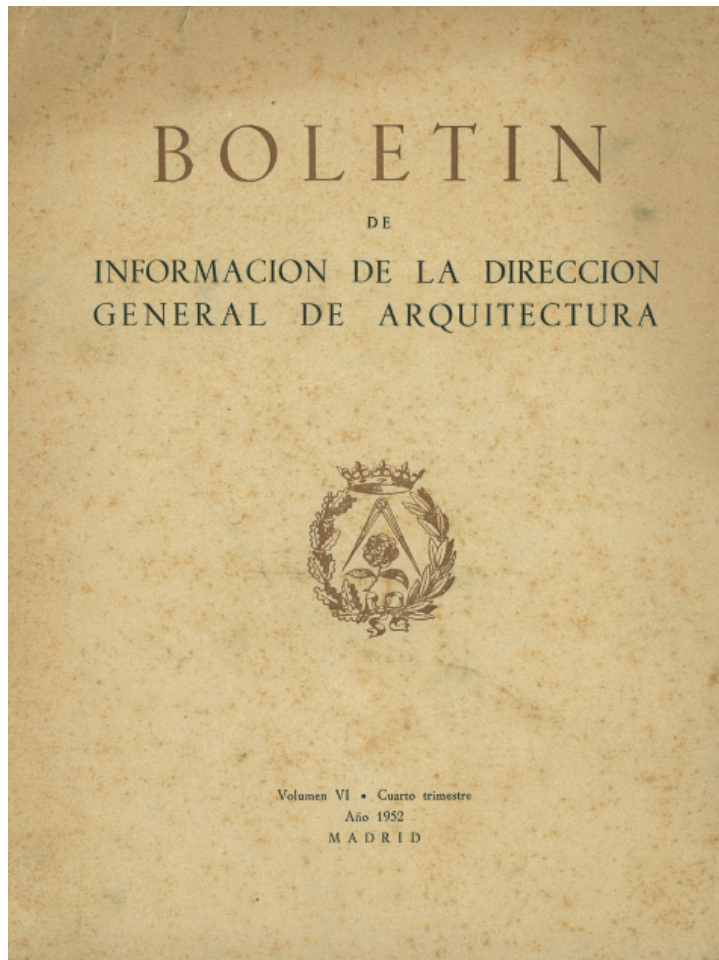
Triángulo de autopistas

La zona del Campo de Tarragona comprendida entre Tarragona-Salou-Reus, está llamado a ejercer una gran influencia económica no sólo en nuestra provincia y Cataluña sino en todo el ámbito del país. Sus cualidades y buenas comunicaciones, confluyen para hacer de la zona indicada una de las de mejor porvenir. A medida que Barcelona descongestiona, el polo de crecimiento tarraconense se desarrolla normalmente y sin presiones de ninguna clase. Queremos decir que las industrias afluyen a la zona indicada, porque estiman que invertir sus capitales en nuestra tierra, no sólo es rentable sino factible hallando las condiciones favorables para ello. No olvidemos que Barcelona y su zona de influencia, es un excelente mercado de consumo, y en general, nuestra región se caracteriza por un elevado nivel de vida, con plena dedicación, falta de mano de obra y una economía en franca expansión y progreso.

Aparte la comarca del Valles —con los núcleos básicos de Sabadell y Tarrasa— y alrededores de Barcelona, es en Tarragona donde se desarrolla el mayor polígono industrial catalán. Por esto cuando propugnamos la construcción de un triángulo de autopistas no hacemos otra cosa que ponernos al día en cuanto a comunicaciones se refiere. Los factores industrialización y turismo, cada día influyen más en esta zona de nuestro Campo y las carreteras existentes no están, ni con mucho, a la altura que requiere el momento actual. La Diputación, anticipándose a la expansión de que somos testigos, llevará muy pronto a la práctica, aquella carretera rápida que las circunstancias aconsejan. Vdes. conocen detalles y proyectos para que insistamos en ello y es de esperar que todo cuanto ha sido previsto se desarrolle normal y rápidamente. Es más, la misma Diputación, perfila ya la realización de una segunda fase de este triángulo, cual la continuación hacia Reus, a partir de «Els Estany» de Salou, salvando los pasos a nivel del ferrocarril de Valencia y «carrilet».

Al igual que en la carretera de la costa, vivimos de las rentas de las carreteras de la Dictadura, construidas entre los años 25 y 29 con los embotellamientos y dificultades de rigor. No queremos decir que la carretera de Salou a Reus y de Reus a Tarragona, sean defectuosas, pero si insuficientes, en particular este tramo último. El parque provincial de vehículos, crece a razón de mil coches por mes y Barcelona es un monstruo que ha sobrepasado con mucho el número 400.000 de matrícula. Las actividades industriales cada día son mayores y la vitalidad va en aumento. Excusamos decir lo que será este triángulo dentro de cinco años, cuando las factorías se hallen en plena actividad y el turismo doblemente desarrollado. Si dentro de poco no se realiza el esfuerzo que merece nuestra actividad, auguramos un colapso circulatorio a todo lo largo de estas carreteras. El mismo colapso del que somos testigos estos días, cuando para recorrer el tramo hasta la Playa de la Rabassada se precisa hasta media hora de tiempo.

Un triángulo de autopistas que unan Tarragona con Salou —próxima a realizarse—, Salou con Reus y Reus con Tarragona, es lo que demanda el rápido crecimiento de nuestra zona. Por parte de la Diputación está a punto de llevarse a la práctica el primero de los proyectos, compitiendo a Obras Públicas el resto de los trazados. — PETROFILO.



^ Primera página del artículo firmado por el arquitecto barcelonés Manuel Baldrich en el volumen VI (cuarto trimestre) del *Boletín de Información de la Dirección General de Arquitectura* en diciembre de 1952. Bajo estas líneas, el arquitecto urbanista –de origen tarragonés–, que en 1948 fue nombrado arquitecto director de la oficina de urbanismo provincial de la Diputación de Barcelona, promueve que: “la comarca es, por tanto, una unidad equivalente a la ciudad [...] sobre la cual habrá de desarrollarse un programa social-económico completo. Esta visión territorial es el embrión de la política de Planes Comarcales que [...] opone a la ciudad metropolitana el binomio

urbano-rural, fundido en la ciudad comarca. [...] En contra de la supuesta escala metropolitana de los planes comarcales, según Baldrich la unidad comarcal no implicaba tal visión [...] La unidad comarcal escalonará sobre su área y en cada una de las comunidades integrantes, un sistema completo de instalaciones culturales, recreativas, económicas y deportivas, necesarias para que las gentes hallen satisfacción completa a sus necesidades primarias de orden material y espiritual, dentro de aquel ámbito comarcal, sin que sueñen o ambicionen el bienestar artificioso de las grandes metrópolis.”

EL ACENTO TECNOCRÁTICO

El Plan Comarcal de Tarragona-Reus-Valls

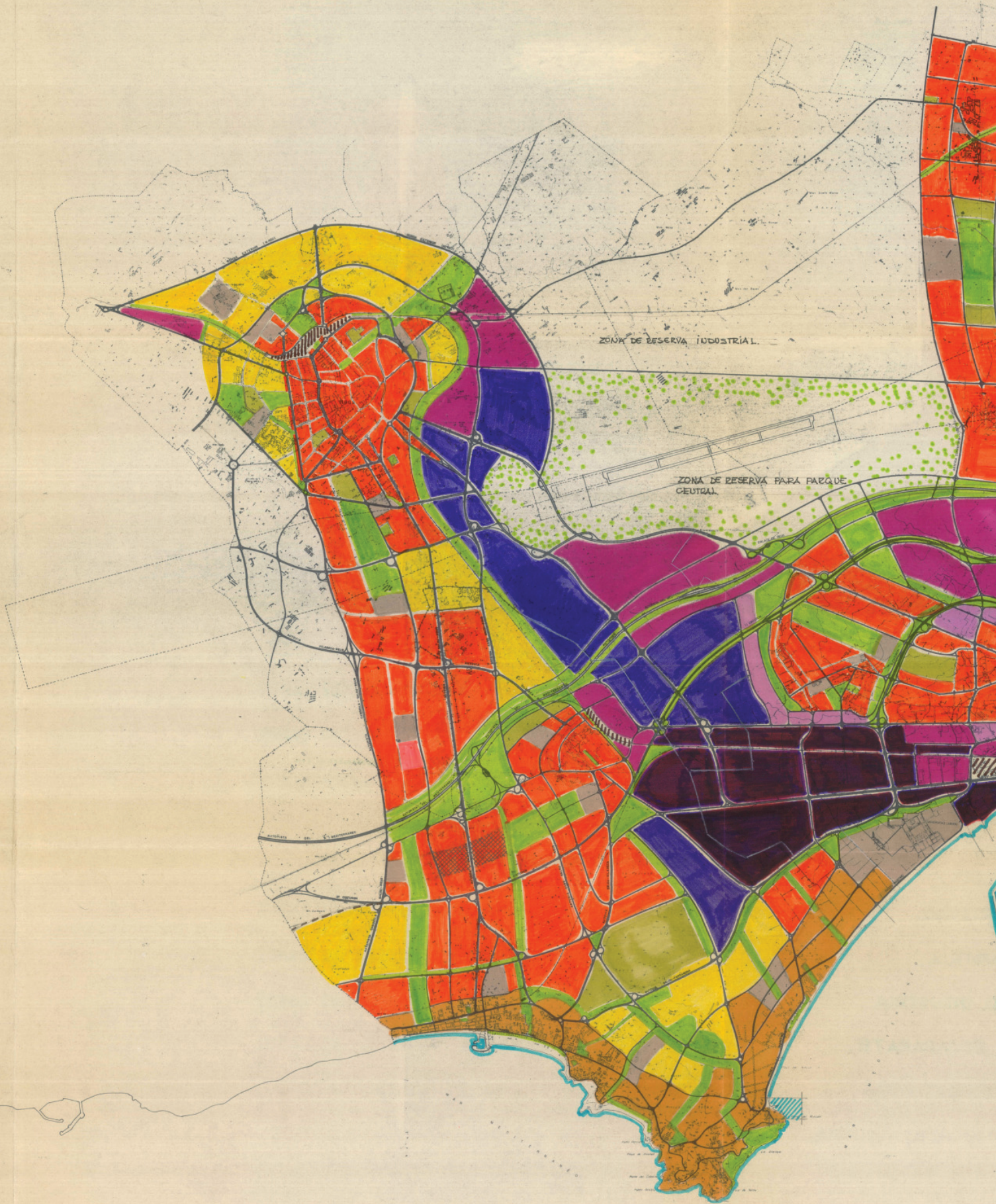
Del propósito al despropósito

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, en relación con las actividades de orden económico y por la privilegiada situación de dicha zona por cuanto ello permitiría la descongestión de Barcelona creándose en esta Provincia suficiente número de puestos de trabajo estableciéndose al propio tiempo el desarrollo industrial y turístico que pudiera encuadrarse en el mismo y con la explotación agronómica, implantación de nuevos regadíos, mecanización del campo y otras actividades industriales que son inagotables en esta región y cuyo problema quedaba centrado únicamente en señalar los lugares convenientes y necesarios para la creación de puestos de trabajo precisos amén de otras actividades referentes al comercio, transportes, etc.”

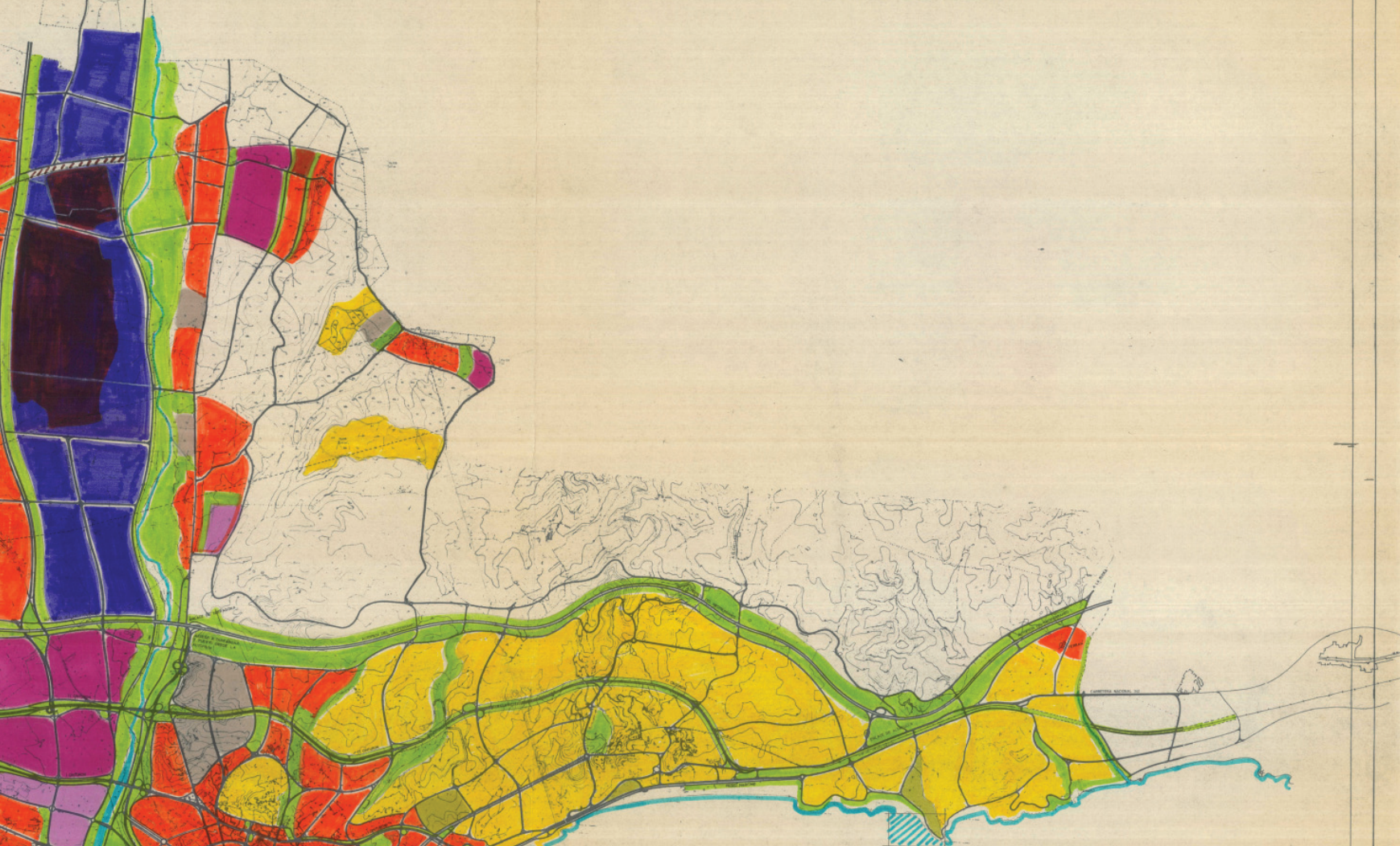
Este extracto, a modo de encabezamiento, del escrito dirigido por el presidente de la Diputación de Tarragona al director general de Urbanismo, el 17 de mayo de 1967, refleja una serie de aspectos clave que merecen nuestra atención y que muestran la sensibilidad del momento con relación a los sectores estratégicos a tener en cuenta para el desarrollo y la modernización de Tarragona. En primer lugar, hay que advertir que la primera mención es con relación a Tarragona como territorio y no tanto como ciudad, es decir, atendiendo a un ámbito

> No resulta alentador figurarse una imagen asociada a lo que habría representado para Tarragona y el Camp la consolidación de la Ciudad-Comarca que representaba este plano. Ni siquiera acertaríamos a concebir la realidad que hubiera supuesto la construcción de este territorio bajo la potencia infraestructural de una malla de tales dimensiones. Desconcierta el optimismo a través del cual alguien podía imaginarse una conurbación de dos millones de habitantes a una hora al sur del Área Metropolitana de Barcelona, precisamente delimitada coincidiendo con la redacción de este Plan Comarcal, en 1968. Adentrarse en el estudio en

profundidad de este documento abre muchas puertas a la comprensión del esquema viario y de organización territorial que ha llegado a nuestros días. Varias de las conjeturas infraestructurales que ha fijado esta investigación surgen del análisis a fondo de este documento que, a priori, repele cualquier acercamiento académico. Su neutralización, coincidiendo con la llegada de la democracia y la primera crisis energética, rectificó la deriva urbanística de una forma de planificar mal inspirada en las *new towns* inglesas de posguerra. Pese a ello, y ya superado este desatino, todavía acertaríamos a encontrar alguna coincidencia con los planes que le sucedieron.



Plano General de propuesta de zonificación del Esquema Director del Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls, 1972. Fuente: Archivo del Ministerio de la Vivienda



- ZONAS RESIDENCIALES.
- ZONAS RESIDENCIALES TURISTICAS.
- ZONAS RESIDENCIALES/C.JARDIN.
- ZONAS DE SERVICIOS.
- ZONAS VERDES PÚBLICAS.
- ZONAS VERDES DEPORTIVAS.
- ZONAS DE GRAN INDUSTRIA.
- ZONAS DE PEQ. Y MED. INDUSTRIA.
- ZONAS DE INDUSTRIA ESCAPARATE.
- FUTUROS PUERTOS DEPORTIVOS.
- CENTROS DE ACTIVIDADES FUTUROS.
- ZONAS INDUSTRIALES Ocupadas actual mente

PLAN COMARCAL TARRAGONA, REUS, VALLS
 esquema director **RECTIFICADO.**

1972_PCTRV_21

ARQ. JEFE DE EQUIPO: manuel cortes perez esc. 1:25.000
 diciembre 1972

comprendido por una serie de núcleos destacados, **un primer paso en la construcción de una idea moderna de conurbación** “hasta su posible integración en una gran unidad futura que irradia desde el puerto”¹ que, una vez avanzado el Plan, se desgaja al permitir una delimitación singular para el término municipal de Tarragona que luego reclaman el resto de municipios. También hay que observar que el Plan de Urgencia Social de Descongestión Industrial de Barcelona de 1958 fue utilizado por Tarragona en beneficio propio y en varias ocasiones. Ya en 1959, el decreto que autoriza la expropiación de terrenos para la construcción del primer polígono industrial planificado en Entrevías —el polígono Francolí— justifica su necesidad por razones de saturación industrial en Barcelona.

El escrito del presidente de la Diputación enuncia, con sumo detalle, los sectores económicos que ya conviven en Tarragona en los años sesenta: la gran industria, el turismo y la agricultura tradicional, sin dejar de lado la importancia que el comercio de Reus ha supuesto para la articulación de la zona y la potenciación del Puerto de Tarragona. Describe con precisión un potencial con relación a la demanda de mano de obra, es decir, de puestos de trabajo, y anticipa la necesidad de “señalar los lugares convenientes y necesarios para la creación de puestos de trabajo precisos, amén de otras actividades referentes al comercio, los transportes, etc.”, todo un síntoma del interés por **planificar a gran escala** y que salta a la vista al observar los documentos gráficos del Plan.

La segunda parte de esta carta contiene también dos datos de interés. El primero de ellos es la preferencia manifestada por la Diputación de Tarragona para que Manuel Muñoz Monasterio se hiciera cargo de la redacción del Plan.

El arquitecto Manuel Muñoz Monasterio, jefe de Planeamiento Territorial, pertenecía al equipo de Pedro Bigador en la Dirección General de Urbanismo (1957-1969) y, por consiguiente, merecía la confianza por su proximidad al núcleo de poder que contribuyó de manera decisiva a la consolidación de la recién aprobada Ley del Suelo. Tampoco podemos dejar de lado que Muñoz Monasterio colaboró muy estrechamente con José María Monravá en la redacción del Plan General de Tarragona en 1960, por lo tanto, se entiende que se le suponía un buen conocedor de la realidad tarraconense y de su potencial, y el mejor interlocutor con el Ministerio de la Vivienda. El segundo dato relevante es la petición de señalamiento del límite del Plan Comarcal a redactar, una prudente petición ante la más importante de las decisiones, el ámbito territorial. La respuesta del director general no se hizo esperar, y el 28 de julio de 1967 se manifiesta en un único sentido, autorizando la redacción del Plan Comarcal y solicitando, “que el límite del Plan Comarcal deberá ser fijado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Tarragona”.

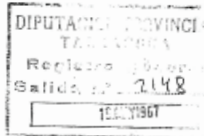
1. Extracto de la memoria del Esquema Director del Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls, pág. 2, 1969. Archivo Ministerio de Fomento

> “Por encargo de la Diputación Provincial de Tarragona de fecha 18 de Mayo de 1968, se ha proyectado este Esquema Director como estudio previo y avance de planeamiento para ordenar urbanísticamente el sector de la provincia de Tarragona designado corrientemente con el nombre de Tarragona-Reus-Valls, mediante un Plan Comarcal, que dentro de los límites más amplios de este Esquema Director se concretará a los 7 términos municipales de Reus, Vila-seca, Pallaresos, Constantí, Perafort, Pobla de Mafumet y Morell, que suman una extensión de 14.632 ha. El presente Esquema Director comprende además de los 7 términos citados, cuya ordenación se plantea en líneas generales en el mismo y que se desarrollará conjuntamente como Plan Comarcal, otros 10 municipios de la provincia próximos a ellos, que

son los de Torredembarra, Altafulla, Viñols, Cambrils, Garidells, Rourell, La Masó, Vallmoll, Tarragona y Valls, cuya suma de superficies unidas a las del Plan Comarcal dan un total para el Esquema Director de unas 35.015 ha.”*

*Fragmento de la memoria del Esquema Director del Plan Comarcal. Diciembre de 1969.

“Pero si se exponen seguidamente las condicionantes generales que se han tenido en cuenta para el Esquema Director. [...] El puerto y su importante ampliación proyectada, con la desviación del cauce del río Francolí, constituye un factor esencial para el gran desarrollo industrial. [...] Ha sido una condicionante principal en esa zonificación industrial la previsión de superficies suficientes que faciliten la posibilidad de emplazamiento de la refinería de petróleo y de las industrias derivadas y auxiliares. [...] Como consecuencia del importante desarrollo industrial



Ilmo. Sr.:

Teniendo en cuenta la programación que se impuso esta Excmo. Diputación para solucionar varios problemas que incumben a la misma y de manera especial considerarlo con vistas al futuro por la importancia que el mismo reviste, fué el planteamiento y desarrollo de un Plan Comarcal de Tarragona que en principio podrías comprender como núcleos destacados, los de Tarragona, Reus, Valls y Vilaseca, en relación con las actividades de orden económico y por la privilegiada situación de dicha zona por cuanto ello permitiría la descongestión de Barcelona creándose en esta Provincia suficiente número de puestos de trabajo estableciéndose al propio tiempo el desarrollo industrial y turístico que pudiera encuadrarse en el mismo y con la explotación agronómica, implantación de nuevos regadíos, mecanización del campo y otras actividades industriales que son inagotables en esta Región y cuyo problema quedaba centrado únicamente en señalar los lugares convenientes y necesarios para la creación de puestos de trabajo precisos amén de otras actividades referentes al comercio, transportes, etc., y cuyo Plan podría hacerse en diversas etapas para la debida organización y puesta en práctica del mismo con la confección en su día de los presupuestos y habilitación de los fondos necesarios para ello.

La importancia de todo cuanto se expone y la mejora que supondría para esta provincia fué motivo de que por esta Presidencia se elevara a la sesión extraordinaria celebrada por el Pleno Corporativo en 26 de abril último una Moción sobre el planteamiento y desarrollo de este Plan Comarcal de Tarragona, que en principio podrías comprender, como núcleos destacados los de Tarragona, Reus, Valls y Vilaseca, habiéndose aprobado por unanimidad y conformidad con la propuesta los siguientes acuerdos:

- 1º.- Se proceda a la redacción de un avance del Plan Comarcal y del que podrías encargarse D. Manuel Nuñez Monasterio, Jefe de Planeamiento Territorial en la Dirección General de Urbanismo para ser presentado oportunamente ante la Comisión Provincial de Urbanismo de Tarragona.
- 2º.- Interesar el nombramiento del Director Coordinador de dicho Plan a propuesta de esta Excmo. Diputación de la Dirección General de Urbanismo.
- 3º.- El nombramiento de unos equipos para la formulación de los Planes generales de los distintos municipios afectados previa propuesta de los mismos a la Dirección General de Urbanismo.
- 4º.- Solicitar las subvenciones correspondientes para la formulación de dicho Plan y el de los Ayuntamientos que no la hayan solicitado o no la soliciten así como que los Ayuntamientos de Tarragona, Reus, Valls y Vilaseca formulen a su vez las respectivas solicitudes de subvención para su Plan general, y
- 5º.- Dada la importancia de este Plan la revisión o for-

mulación de los Planes generales de los Municipios quede supeditada para mejor coordinación a la aprobación del avance del Plan Comarcal.

Lo que me permito trasladar a esa Dirección General a su digno cargo, para su conocimiento y con el riesgo de que tenga a bien señalar el límite del Plan Comarcal, asignando en su día la subvención correspondiente para el mismo y para los Planes generales de los pueblos comprendidos en dicho Plan ya que una vez conocido el referido límite se remitirá dicho Plan a la Comisión Provincial de Urbanismo para su aprobación de acuerdo con lo que establece el artº. 25 de la Ley del Suelo.

Dios guarde a V. I. muchos años,
Tarragona, 17 de Mayo de 1967,

EL PRESIDENTE,



Ilmo. Sr. Director General de Urbanismo.-

M A D R I D.

previsto, se considera el crecimiento correspondiente de los núcleos urbanos hasta su posible integración en una gran unidad futura que irrada desde el puerto. [...] Para esa gran ciudad se reserva el emplazamiento de una estación central de ferrocarril, conservando las actuales de Tarragona y Reus como auxiliares y apeaderos. Para ello se desvía la línea de Valencia desde las proximidades de Cambrils, apartándola de la costa y dejando libre de esa barrera a la zona turística de playas, con un trazado paralelo a la autopista hasta su enlace con la línea actual de Reus a Tarragona, dejando libre también el tramo que atraviesa ahora la zona industrial y que se aprovecha para una vía de acceso al puerto. [...] En relación con la autopista puede considerarse el conjunto de la red viaria dividida en general en tres conjuntos de direcciones diferentes: las paralelas a la dirección general de la autopista y de la costa, las transversales normales a las anteriores desde la costa al interior, y por último la diagonal entre Reus y Tarragona.

[...] El desarrollo urbano paralelo a la autopista se divide en supermanzanas por vías normales a esa dirección y entre ellas hay que destacar los trazados siguientes: La Gran Vía Comercial, nueva Rambla y centro cívico, que partiendo de la Plaza Imperial Tarraco asciende en dirección a la autopista como eje de la zona de extensión de Tarragona [...] Otra vía fundamental de gran unidad urbana futura es la ampliación de la actual carretera Tarragona-Reus, en sentido diagonal a las direcciones antes consideradas y que se prevé su conversión en una Avenida urbana [...] Por último tenemos la actual vía de unión de Salou-Reus, que se convertirá en el eje urbano de enlace entre estos dos centros conformando el otro núcleo vertical del conjunto.*

*Extracto de la memoria del Esquema Director del Plan Comarcal de Tarragona. Reflexiones sobre el papel vertebrador y fundamental de las infraestructuras.

La industria como motor del Esquema Director

A partir de aquí se inicia la redacción y tramitación administrativa del denominado Plan Comarcal de Tarragona, Reus y Valls, una vez delimitado su ámbito por la Comisión Provincial de Arquitectura y Urbanismo de Tarragona el 11 de diciembre de 1967. Al frente del equipo técnico redactor, el arquitecto Manuel Cortes Pérez, por lo que no fue atendida la petición de la Diputación con relación a Muñoz Monasterio. Durante casi dos años (mayo 1968-marzo 1970) se trabaja en lo que se denomina Esquema Director del Plan Comarcal, una suerte de estudio previo que posteriormente se convertiría en Avance del Plan Comarcal, única figura que resulta aprobada por Orden Ministerial de 21 de enero de 1971.

De la documentación consultada en los archivos centrales de lo que fue el Ministerio de la Vivienda, la lectura y estudio del informe emitido el 30 de diciembre de 1970 por el entonces jefe de planeamiento general, Alfonso Quereizaeta, sobre el Esquema Director redactado, aporta una información destacable ya que desgrana las estrategias del Plan y, por lo tanto, resume la base fundamental de la ordenación. El primer dato relevante del informe establece que “los autores del proyecto basan fundamentalmente todo su planeamiento en la posibilidad de la instalación de una gran refinería de petróleo, [...] pensando un gran complejo industrial futuro que originaría unos asentamientos de población a gran escala [...] y como consecuencia [...] las zonas industriales y residenciales son francamente fuertes y se apoyan a su vez, en una red viaria extensa como soporte o esqueleto de la ordenación proyectada”. Como apoyo a esta visión desarrollista, las infraestructuras adquieren un papel protagonista, siendo prioritarias para el plan “la ampliación proyectada del Puerto de Tarragona, la desviación del cauce del río Francolí, la reserva para el futuro emplazamiento de una Estación Central de Ferrocarril y la autopista de peaje, así como la red arterial que se incorpora al Esquema Director”.

Basándose en el principio de la instalación de la refinería (industria petroquímica) como foco fundamental de la totalidad de la ordenación, se trabaja con cifras poblacionales del orden de un millón y medio de potenciales habitantes en el ámbito del Plan, en base a una previsión de 230.000 puestos de trabajo para una superficie industrial planificada de 3.275 ha. Para absorber tal magnitud de población (el informe advierte de la carencia de un estudio detallado), se proyectan 7.295 ha para uso residencial. El técnico resume “esto nos indica que mientras las zonas residenciales aumentan 5 veces, las superficies industriales aumentan 4,2 y las zonas verdes 3,8”. Mientras Tarragona ciudad pasa de 610 ha a 712 ha de superficie industrial, son Reus y la Pobl de Mafumet los municipios con un mayor crecimiento, destacando Reus, que pasa de 40 ha a 1.313 ha. Paralelamente, y por lo que respecta a las zonas residenciales, Tarragona pasa de 459 ha a una desmesurada previsión de 3.008 ha, lo que automáticamente obliga al Plan a prever un esquema viario en malla y muy densificado que absorba los previsibles desplazamientos entre emplazamientos industriales y residenciales.

El Esquema Director insinúa un anillo industrial que bordea la orilla derecha del Francolí, se apropia de los terrenos entrevías y se apoya sobre la línea de ferrocarril entre Vila-seca y Reus, cerrando este anillo una zona de reserva industrial al norte de la Base Aérea (en aquel momento básicamente de uso militar, del que el plan justifica la oportunidad de un cambio de emplazamiento) que enlazaría con la nueva refinería. Bajo esta perspectiva, parece que el horizonte industrial es el escenario “que constituye el origen y fundamento del desarrollo previsto para el conjunto urbanístico comarcal”, del que se sirve el verdadero propósito comarcal² de zonificar indiscriminadamente.

2. Aquí radica la perversión de la idea de Ciudad-Comarca que defendía Manuel Baldrich. De la “descentralización industrial, creando al propio tiempo una organización social-urbanística, adecuada al bienestar general de las comunidades urbano-rurales” se pasó a la proyección comarcal bajo la influencia de un potente núcleo industrial, en contraposición al centro urbano.

Industrialización de Tarragona

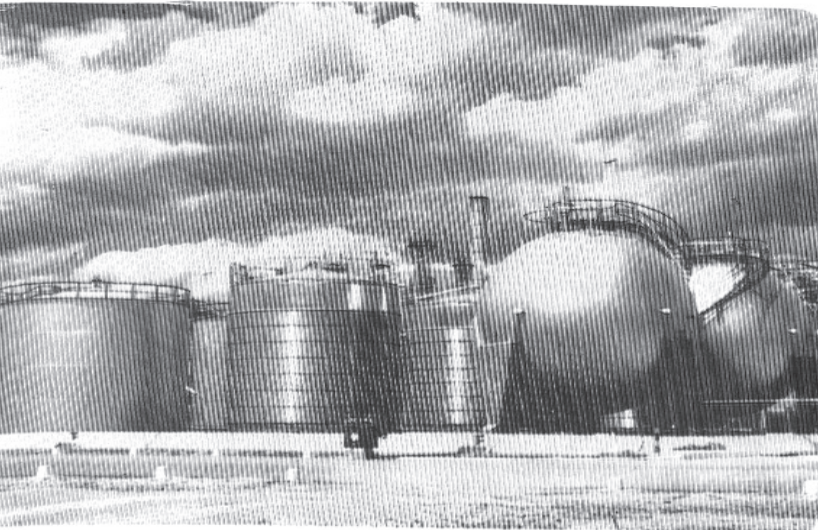
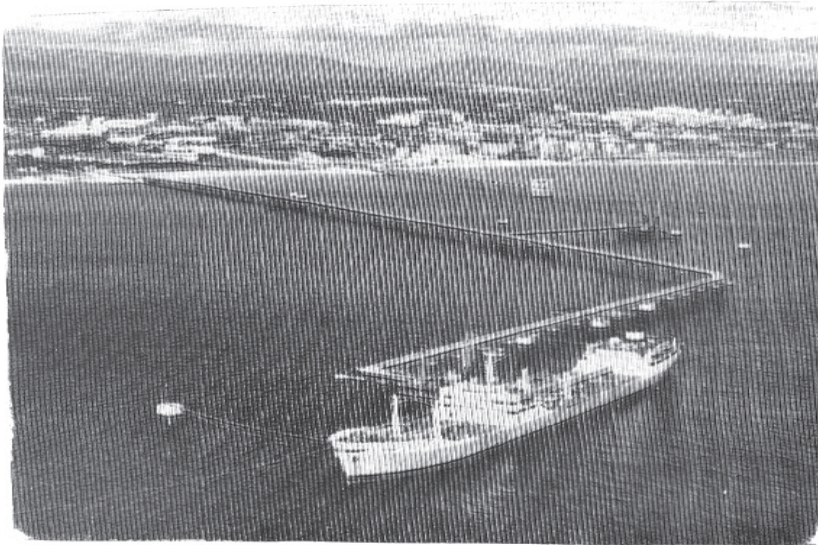


foto superior: El pantalán de amarre de petroleros, para descarga de crudos.
foto central: El acueducto de impulsión de agua para la refrigeración de la fábrica IQA, bombeada desde el mar junto al pantalán de atraque.
foto inferior: Tanques de almacenamiento de acetaldehído de IQA,

Corría el año 1956 —exactamente hace once años— cuando las heladas de Febrero habían devastado nuestros campos. Algarrobo y olivares, sufrían los embates del frío y buena parte de nuestras cosechas y arbolado tardarían mucho tiempo en recuperarse. Por aquellas fechas, surgieron planes a cargo de Electroquímica de Flix, para ampliar su fábrica en nuestra Ciudad. Solicitaron terrenos y hubo una serie de gestiones íntimamente relacionadas con ello. Factores favorables incidían en ello y la existencia de un mercado de consumo, relativamente cercano, hacía apetecible la plaza de Tarragona para la creación de un complejo industrial. Aquellos factores hay que cifrarlos en las buenas comunicaciones por ferrocarril y carreteras en la zona de entresaca abundancia de agua, proximidad del puerto y terrenos baratos, por cuanto, las heladas, con la pérdida de arbolado, influían en la desvalorización. A todo ello cabía añadir otro factor no menos favorable cual era la plena disposición de electricidad a pie de fábrica, como consecuencia de la construcción de la Universidad Laboral que aparecía el tendido de una línea de alta tensión por parte de ENHER a partir de la estación derivante de Pont de Armentera.

Los proyectos de "Electroquímica" no se llevaron a la práctica, por cuanto aquella empresa decidió ampliar sus propias instalaciones de Flix. Pero el Ayuntamiento había adquirido los terrenos necesarios para hacer fructífera la labor de industrialización. Las ventajas que ofrecía Tarragona, próxima a Barcelona, cuya necesidad de descongestión se hacía ya patente, influyeron de manera decisiva en la instalación de las primeras industrias. Timidamente, sin alharacas ni estridencias, Tarragona inició su polo de desarrollo, sin ventajita oficial alguna. De forma espontánea, el capital privado se vio prontamente atraído hacia nuestra plaza, dadas las ventajas que ofrecía, montándose las primeras factorías. No seremos prolijos en su enumeración porque están en la mente de todos, pero unas parcelas eran adquiridas por "Siata", al propio tiempo que "Industrias Acerbi" iniciaba sus planes de montaje. "Industrias Químicas de Tarragona", comenzaban sus actividades, mientras "Siedensticker", trazaba proyectos, transformados luego en realidad. "Punta Bic" veía surgir su torredón característico e "Industrias Reycon", con sus accesorios del automóvil, colocaba las premisas indispensables de su expansión. Vinieron luego "Laminaciones Balsells", "FHIMSA", Maibsa, "Torras Herreria", "Bols" y tantas otras que configuraron aquel Polígono Municipal, surgido en 1956.

Poco después, en 1960, el Ministerio de la Vivienda, proyecta trazar el Polígono Industrial "Francolí", partiendo de la propia orilla del río, donde CAMPASA tiene asentados sus depósitos de combustible, trazando parcelas y viales, hasta enlazar con el Polígono Municipal en la carretera de acceso a la Universidad, que limita ambas zonas. Al propio tiempo, mientras "Hidromitró" levantaba su factoría junto a la desembocadura y la factoría próxima a la playa, iniciaba la fabricación de sales de alumina, en la propia área del puerto, veíamos surgir, una serie de industrias íntimamente relacionadas con los procesos de carga y descarga. "Induseja" elevaba sus silos y refinería de aceite, mientras "Anchisi, Fafecas y Roig", construía sus depósitos para la recepción de latex líquido y "Astilleros de Tarragona" se disponía a construir buques de estructura metálica, próximos a los tanques de "Edgrasa" destinados a grasas líquidas. "Cementos del Mar" es la última de las industrias incorporadas al Muelle Trasversal, perfectamente equipado y acondicionado para la descarga y mercancías a granel.

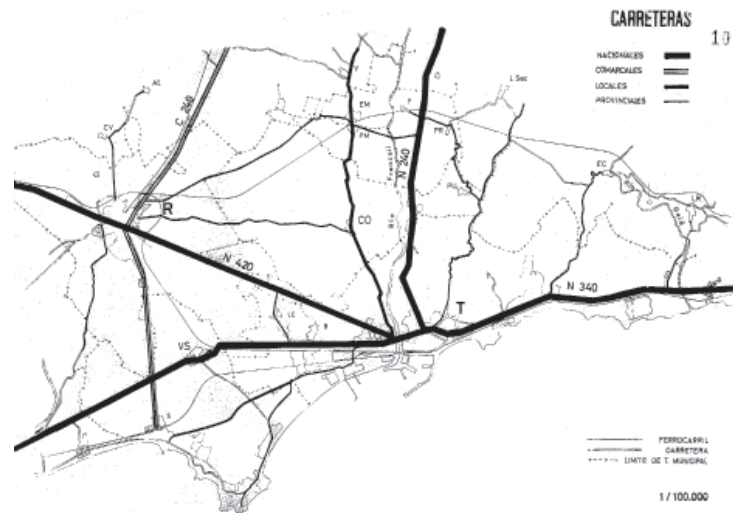
Pero el gran salto de Tarragona, en orden a su industrialización, cabe expresarlo desde el momento en que surgió el proyecto de construcción del gran complejo petroquímico que S.E. el Jefe del Estado, se dispone a inaugurar en la jornada de hoy. Una de las factorías de mayor importancia en Europa, dentro de su especialidad y que fruto de la colaboración de capital nacional y extranjero. En la misma playa del "Riu Clar", próximo a la desembocadura del Francolí, la "Compañía Española de Petróleos", construye la fábrica de productos asfálticos y el pantalán para la descarga de crudos de petróleo, procedentes de las pertenencias de Venezuela y de aquellos otros productos derivados de la Refinería de Tenerife. Próximo a estas instalaciones y grandes depósitos, "Dow Unquinesa", programaba un amplio plan de fabricación de derivados del petróleo, mientras "Industrias Químicas Asociadas" adquiría los terrenos necesarios, dentro ya del término municipal de La Canonja, para llevar a la práctica todo cuanto habían proyectado sus técnicos y especialistas. De ahí surgió la conveniencia de la anexión de La Canonja a Tarragona para unificar criterios en orden a la ordenación urbana de la amplia zona de Entrevías. Aportaciones de capital alemán, holandés, británico y español han obrado el milagro de transformar los frondosos cultivos de avellanos, en amplias factorías. En julio de 1964 se iniciaban las obras de acceso y urbanización de los terrenos elegidos y en enero de 1965, comenzaban las obras de cimentación de las diferentes plantas, cuyo equipo y maquinaria comenzó a montarse en el mes de abril del mismo año. Puede decirse que hace un año —concretamente en mayo de 1966—, comenzaron las operaciones de puesta en marcha de las diversas unidades de la fábrica. Así la unidad de etileno supone la producción de 67.000 toneladas anuales, obteniéndose además 25.000 toneladas de propano y diversos subproductos. Oxígeno, por fraccionamiento de aire, es producido a razón de 30.000 toneladas por año, 28.000 toneladas de acetaldehído, 13.000 toneladas de ácido acético, 10.000 toneladas de óxido de etileno, parte de cuyo producto se destina a la producción de 7.000 toneladas de derivados, como glicoles, aminas, éteres y poliglicoles. Finalmente diremos que la unidad de producción de isopropanol fabrica 15.000 toneladas al año y son 10.000 toneladas de octanol las previstas en este gran complejo.

PETROFILO.



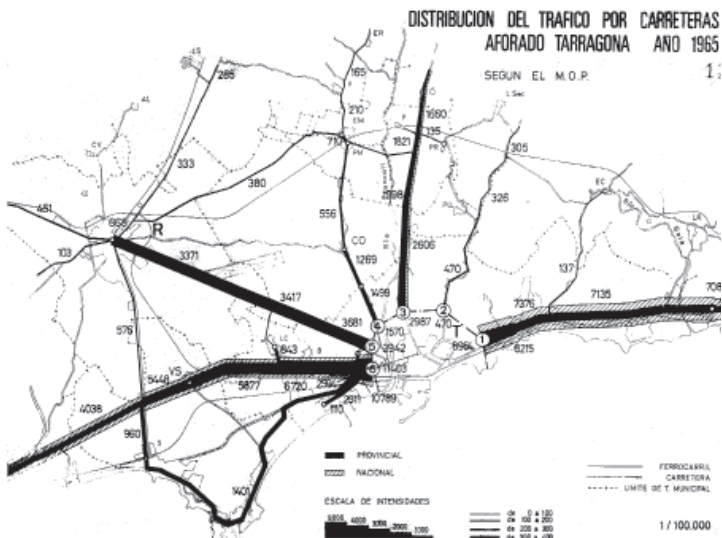
PCTRV. Dependencia municipios de núcleos comerciales

1970_PCTRV_46



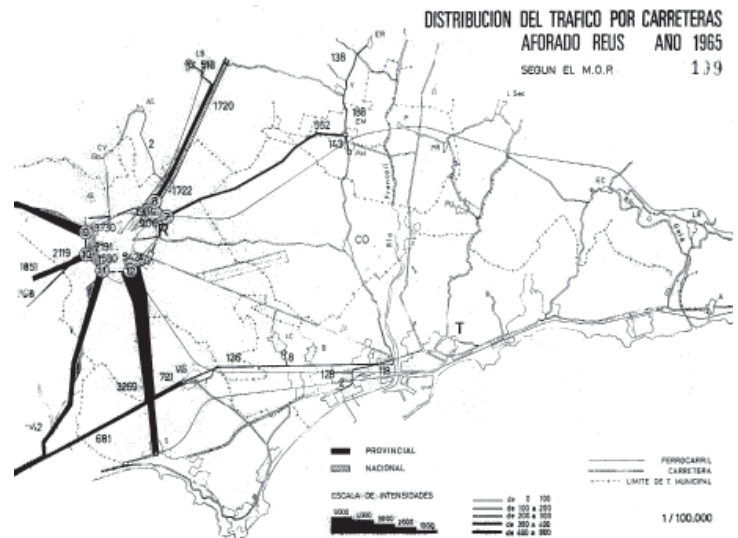
PCTRV. Carreteras

1970_PCTRV_47



PCTRV. Distribución tráfico carretera aforado Tarragona

1970_PCTRV_48

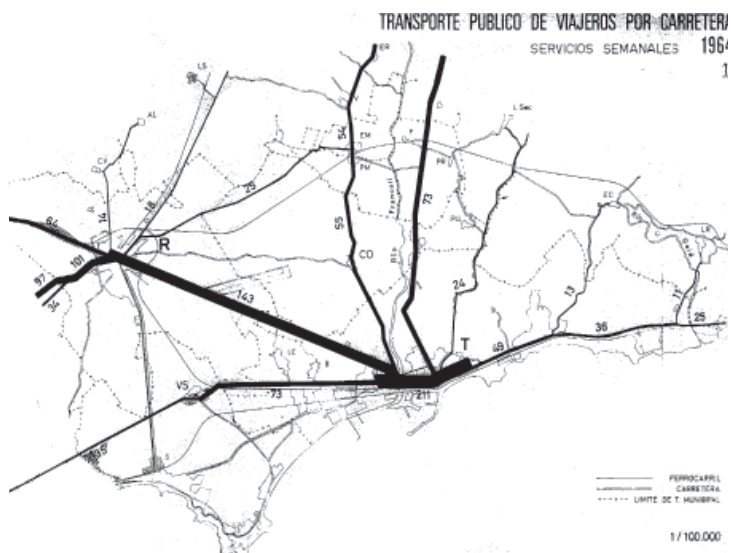


PCTRV. Distribución tráfico carretera aforado Reus

1970_PCTRV_49

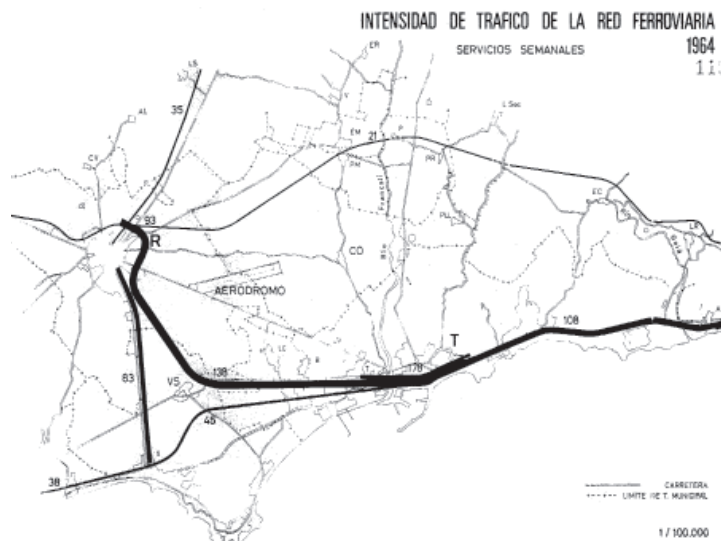
^ La siguiente batería de esquemas analíticos de la memoria informativa del Plan Comarcal de ordenación de Tarragona de 1967 ha de ser considerada como el primer estudio en profundidad del área más central del Camp de Tarragona. Esta diagnosis, junto con la realizada por el Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona de 1963, constituye la radiografía más exacta de la realidad socioeconómica en la década de los sesenta. Entonces, cabría preguntarse si la interpretación de los datos que arrojan estos esquemas dio pie a imaginar una estructura comarcal tan desproporcionada a la vista de la magnitud de la realidad existente.

Básicamente la interpretación de los datos extraídos en el análisis socioeconómico, infraestructural, poblacional y de recursos apuntaba a los dos grandes núcleos consolidados de Tarragona y Reus sobre los que confluían la mayoría de líneas de fuerza remarcadas en cada esquema en función de su naturaleza. Es así como los flujos de movilidad configuran dos polos bien definidos que atraen bajo su influencia a su territorio más próximo. Mientras Reus recibe las corrientes de flujos del territorio más agrícola y de interior, con excepción de la costa de Salou, Tarragona recoge el movimiento más litoral y pasante, determinando esta dimensión litoral que tan



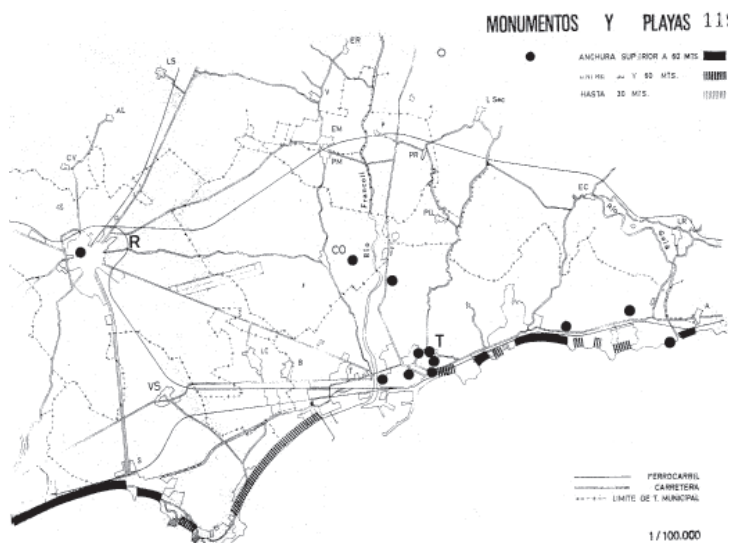
PCTRV. Transporte público de viajeros por carretera

1970_PCTRV_50



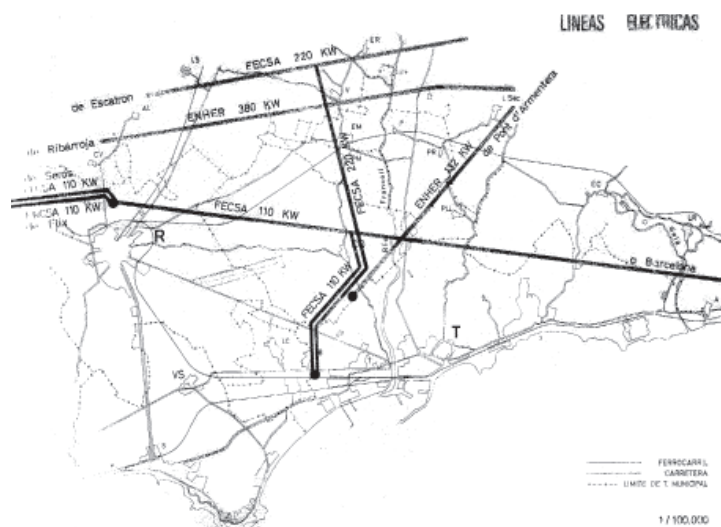
PCTRV. Intensidad de tráfico de la red ferroviaria

1970_PCTRV_51



PCTRV. Monumentos y playas

1970_PCTRV_52



PCTRV. Líneas eléctricas

1970_PCTRV_53

bien supo ver el Plan de 1960. El reparto de densidades en todo este territorio también tiene mucho que ver con esta realidad tan diferenciada entre el interior más agrícola y la franja litoral. Mientras que la densidad media, en 1968, del interior era de 5,6 hab./ha en la franja litoral la media ascendía a 10, 3 hab./ha. Esta destacada delimitación está bien representada por el esquema que dibuja las cuencas derecha e izquierda del Francolí y la faja litoral.

La serie de esquemas que representan los trazos infraestructurales comparten una gran coincidencia: que la confluencia de la mayoría de estas trazas apunta hacia la ciudad de Tarragona,

hecho que ha caracterizado al desigual crecimiento de la ciudad que, a diferencia de Reus, permite el desarrollo diferenciado de cada una de sus extensiones relacionadas siempre con trazados infraestructurales. También resulta característico de este análisis comprobar que, en el caso de Reus, las infraestructuras que llegan a la ciudad se disponen de forma estrellada, **en confluencia repartida**, no originando situaciones entrecruces como sí ocurre en Tarragona, donde básicamente en su poniente la confluencia de cuatro infraestructuras importantes fracciona el territorio dibujando las características franjas o bandas infraestructurales que han dado pie a esta investigación.

El fin del proyecto comarcal

En junio de 1973 se modifica la aprobación inicial en atención a la petición de la Diputación –bajo presión de los municipios afectados– de “tramitar por zonas” el Plan Comarcal, lo que supuso, *de facto*, el fin de esta iniciativa en común. No obstante, y a la pregunta de **¿cómo han influido en el territorio las determinaciones de un Plan Comarcal no desarrollado ni aprobado definitivamente?** debemos responder que la Orden de junio de 1973 obligó a los municipios incluidos en el ámbito original a “redactar o revisar sus respectivos planes generales dentro de las líneas establecidas por el Avance del Plan Comarcal”, y en especial bajo la observación de incorporar obligatoriamente las **seis observaciones** que especifica la aprobación inicial, es decir, el Plan pierde su condición de gran y única figura de ordenación territorial que, dicho sea de paso, ya cedió en parte cuando la ciudad de Tarragona exigió un trato diferencial casi al principio de la redacción del documento, pero consigue preservar algunas de sus determinaciones básicas en los diferentes planes generales que se fueron aprobando gracias a lo dispuesto por esta Orden de junio de 1973. De ahí que los trazados de algunas de las infraestructuras procedan en parte del despropósito conceptual del Plan Comarcal, que supo trasladar su influencia principalmente a la revisión del Plan General de Tarragona de 1973.³

Poco a poco, la idea y el ámbito de actuación se van consumiendo a la vez que los municipios afectados intentan impulsar sus respectivos planeamientos. El 8 de mayo de 1972, el presidente de

la Diputación de Tarragona solicita que “se informe respecto de la posibilidad de poder tramitar por zonas el Plan Comarcal, así como dicha tramitación podría realizarse a través de la Comisión Provincial de Urbanismo en relación a una mayor agilidad y rapidez”. Esta petición obliga al ministerio a posicionarse sobre la dificultad de llevar a cabo el propósito de planificación comarcal y reaccionar fraccionando la tramitación administrativa. El resultado fue que el ministerio se reservó la potestad de aprobar los planes generales de Tarragona y Reus, dejando para la Comisión Provincial el resto de municipios afectados, que podrían aprobar por separado sus respectivos planeamientos. Para la efectividad de este acuerdo establece una condición, la observación incondicional de los futuros planes generales sobre los seis puntos que destaca la orden de enero de 1971:⁴

“1.º Las reservas de suelo para usos industriales deben adecuarse a las posibilidades reales de un desarrollo industrial previsible en un periodo máximo de 15 años.

2.º La extensión de las áreas residenciales deberá fijarse en función de la población cuyo asentamiento han de prever el Plan Comarcal y el General de Tarragona, para lo que deberá efectuarse un riguroso y justificado estudio del crecimiento demográfico, deducido, entre otros factores a considerar, del desarrollo, estimado para un periodo de 15 años, de los distintos sectores económicos.

3. “El avance de planeamiento del Plan Comarcal obedece a este esquema y el Proyecto de Revisión del Plan General de Tarragona lo desarrolla hasta las determinaciones que le son propias.”*

*Extracto del Dictamen de la Comisión Municipal de Urbanismo por el que se propone la aprobación provisional de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Tarragona, con resolución de las alegaciones presentadas durante la información pública el 25 de agosto de 1972. De hecho, la Revisión de 1973 básicamente abarca las áreas candidatas a la expansión de la ciudad, excluyendo la ordenación del centro histórico, los ensanches antiguos y modernos, las zonas de influencia portuaria e industrial.

4. “Si se observa el contenido de los seis puntos de la referida O. M., se comprende que la introducción de las correcciones a que dichos puntos hacen referencia, en el avance del Plan Comarcal, implican unas modificaciones muy importantes a tener en cuenta en el momento de la redacción tanto del Plan General de Ordenación de Tarragona como del resto del territorio abarcado por el Plan Comarcal. Ello trae como consecuencia que no sea fácil ni aún posible efectuar las observaciones contenidas en la O. M. por separado, municipio a municipio, ya que la idea de conjunto se perdería si no existiese previamente una introducción de aquellas correcciones al mismo nivel del avance de planeamiento al que fueron hechas.”*

*Extracto del informe (sin datar) del arquitecto jefe de Sección de la Dirección General de Urbanismo sobre la tramitación del Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls.

3.º- Se deberán ampliar las reservas de terrenos que componen el sistema de espacios libres y mejorar su distribución, especialmente, en el término municipal de Reus.

4.º- En el trazado y características de la red general de comunicaciones del Plan Comarcal y de la revisión del Plan General de Tarragona, se deberán tener en cuenta los últimos estudios del Ministerio de Obras Públicas.

5.º- En el Plan Comarcal deberá establecerse la creación de un centro comercial por ser insuficiente para cubrir las necesidades de todo el ámbito de planeamiento, el actual centro que constituye la ciudad de Tarragona.

6.º- El Esquema de Ordenanzas tiene valor orientativo. En las Normas Urbanísticas propias del Plan que se deberán redactar conforme a lo dispuesto en el artículo 9.2 d) de la Ley del Suelo, se justificará adecuadamente la correspondencia entre la población prevista, las densidades y los volúmenes edificables.”

La desactivación del proyecto del Plan Comarcal cobró su precio intentando someter a los municipios para procurar perpetuar una visión extremadamente desproporcionada. La disminución progresiva del ámbito de actuación, que inicialmente comprendía los 17 municipios del Esquema Director, pasó a los 7 del ámbito del Plan Comarcal y a Tarragona en modo de revisión del Plan General.

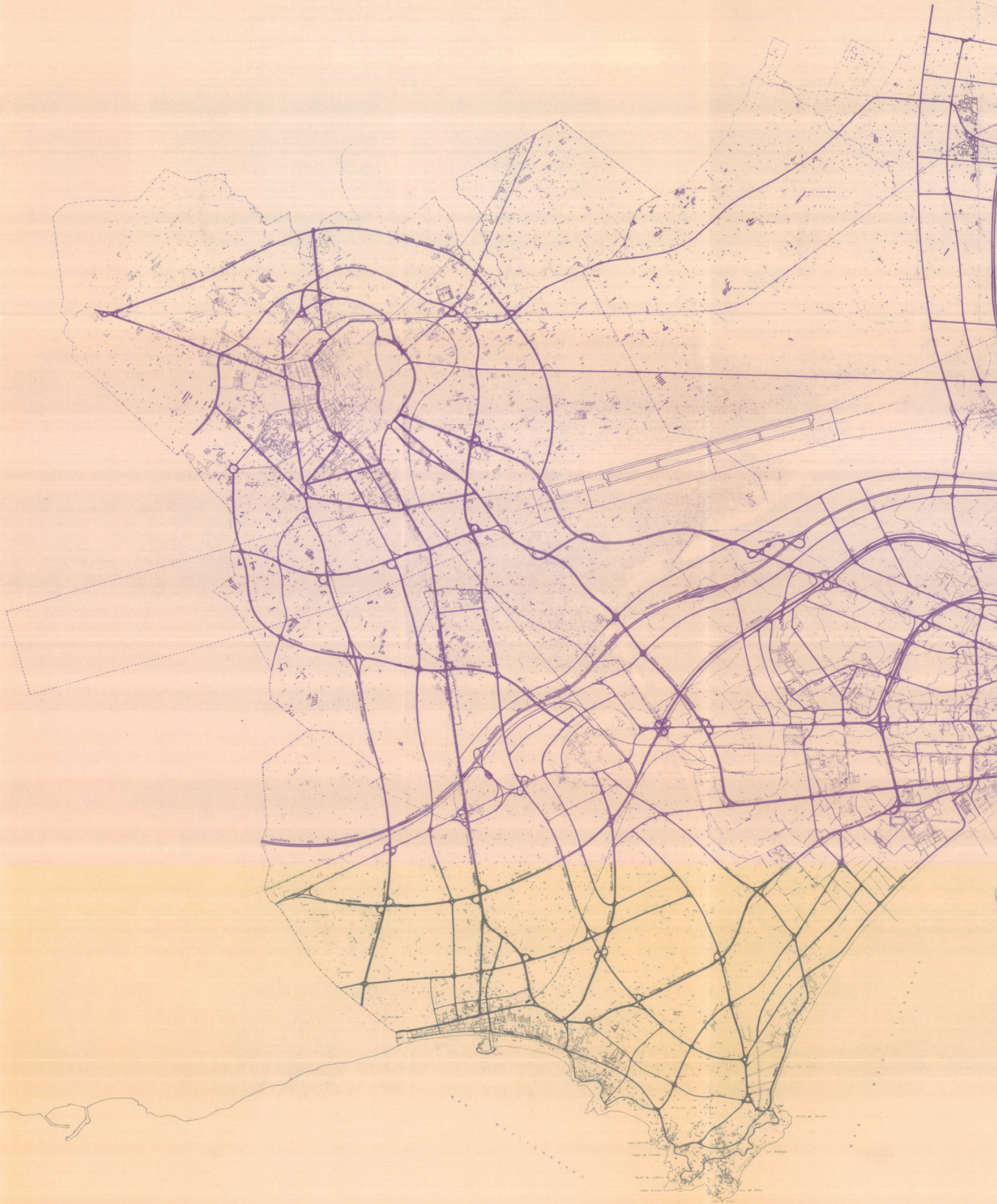
La red viaria como soporte estructural del Plan

La visualización del Plan Comarcal de 1967 a través de sus coloridos planos de zonificación, en las diferentes versiones que existieron de su Esquema Director, finalmente consensuado –pero no aprobado definitivamente–, nos traslada la imagen que Parcerisa ya definió como “una enorme ciudad metropolitana”. De hecho, estas estrategias de planificación iban acordes a las expectativas desproporcionadas de población que fijaban un horizonte en torno a dos millones de habitantes en 2026, y para ello –y entre otras más cosas–, la definición de una red viaria de jerarquía arterial se hacía imprescindible.

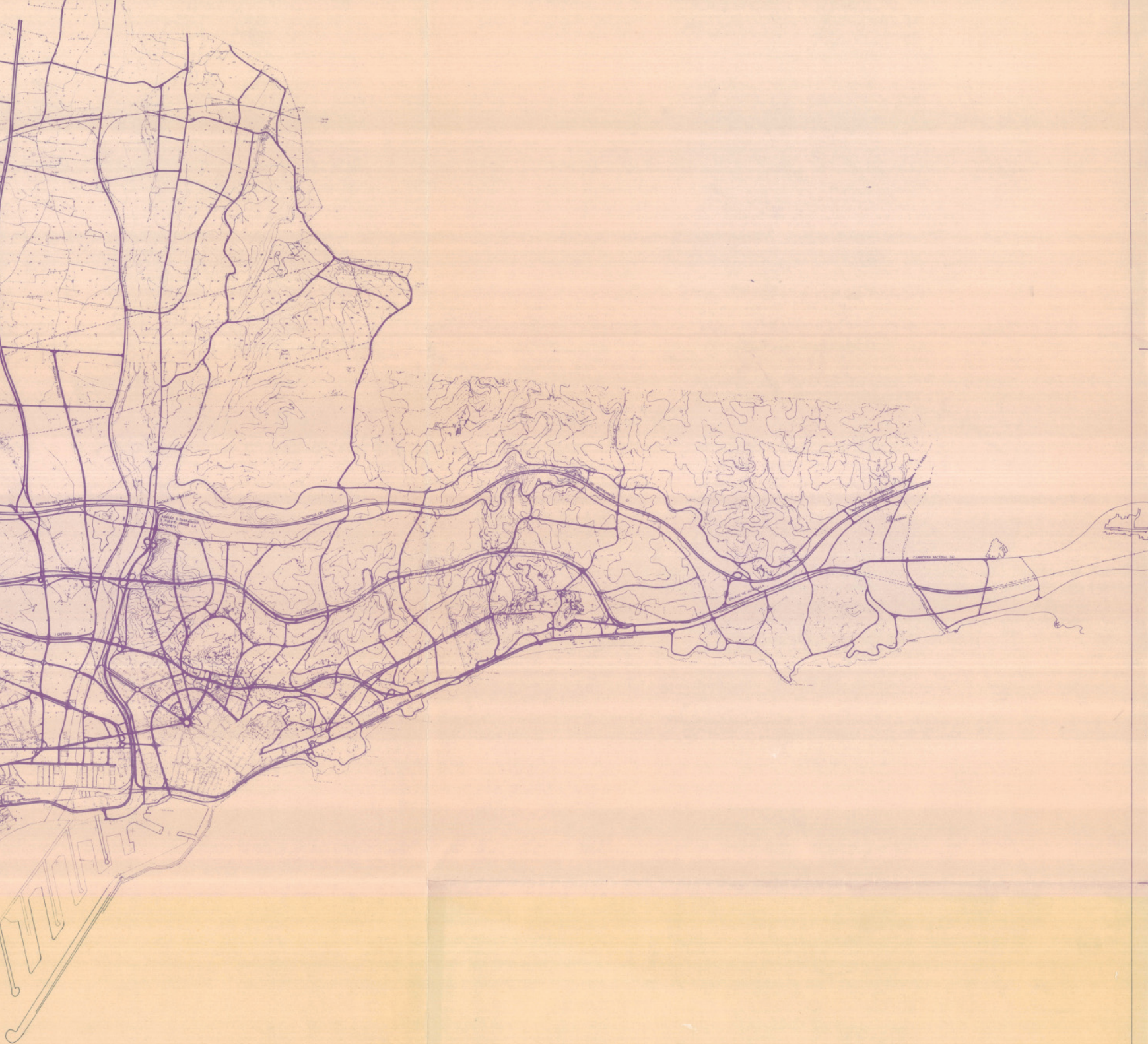
El sistema en malla utilizado atendía al catálogo de ideas que este modelo de forma de asentamiento urbano lleva implícito, y que K. Lynch describió⁵ en *the grid city*, a saber: la poliextensión o capacidad ilimitada de crecimiento adireccional, la uniformidad que se traduce en la ausencia de centros y límites diferenciados, la parcelación equivalente y equidistante en ánimo de una sociedad igualitaria (a la vez que contradictoria por causa de la zonificación), como más destacadas características. De manera obvia, la solución formal adoptada por el Plan Comarcal de 1967 descuidó las advertencias que Lynch numeró como potenciales riesgos en el manejo de esta solución formal: **no perder de vista la escala** (*can keep scale in mind*) y **no saber adaptar la forma general a las peculiaridades y preexistencias** (*knows how to vary a grid to match special character*).

5. K. LYNCH. *Good City Form*, MIT, 1984, pág. 379.

> Como resultado, esta solución de malla viaria responde más a un manejo por separado de los flujos pasantes y los de origen o destino a los núcleos de población (Reus-Tarragona), alejándose de una solución bidireccionalmente clara. Las tres directrices principales del diseño se corresponderían a los trazados pasantes oeste-este, estratificados en tres niveles (primer y segundo cinturón y autopista), los trazados con destino a Tarragona ciudad desde el norte (accesos al puerto y autovía a Lérida) y los trazados con origen en Reus hacia la costa (autovía Reus-Salou y autopista Reus-Cambrils). Complementando a estos trazados principales se diseña una solución en diagonal que une Tarragona y Reus (Carretera Reus-Tarragona y autovía Reus-puerto-autopista). Cabe añadir el interés en estudiar de forma individualizada un trazado viario que ha pasado desapercibido y que articulaba las áreas industriales del Plan.



Red viaria general del Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls, 1972. Fuente: Archivo del Ministerio de la Vivienda



PLAN COMARCAL TARRAGONA , REUS , VALLS
esquema director.

ARQ. JEFE DE EQUIPO: manuel cortes perez esc. 1:25.000

diciembre 1.972

RED VIARIA

1972_PCTRV_22

La columna vertebral de la “U” industrial. La autovía Reus - Puerto de Tarragona - Autopista

En un segundo plano, la red arterial estructuraría la movilidad transversal en torno a un trazado en forma de “U” que conectaba Reus, Vila-seca, Tarragona y la refinería, siempre flanqueado por zonas de uso industrial. Lo que hoy conocemos como autovía de Bellisens y el eje transversal de acceso al puerto son los únicos tramos construidos de esta verdadera columna vertebral que el Plan Comarcal de 1967 reconocía como el eje viario industrial por excelencia. Este trazado tuvo varias alternativas, pero básicamente partía tangencialmente de la periferia industrial de Reus a la altura de los terrenos de la Base Aérea hasta llegar a trazado del ferrocarril de Valencia a la altura de Vila-seca, —que el plan preveía suprimir— hasta el cauce del Francolí, por el que ascendía hasta conectar con la autopista. A partir de allí, y sin una solución clara de continuidad, ascendía por los terrenos reservados para la refinería hasta convertirse en la autovía de conexión con Valls, Lérida y Zaragoza.

En la actualidad todavía es evidente el gesto en “U” que el Plan Comarcal estableció. No transcurre exactamente por el trazado considerado en 1967, pero sí que ocupa el corredor original, que poco a poco va tomando mayor importancia incluso desde su perspectiva industrial inicial. Hoy la autovía Bellisens⁶ —tramo reusense de la “U”— se ha convertido en un acceso estratégico a Reus al apoyarse sobre él equipamientos tan importantes como el nuevo hospital y el nuevo recinto ferial. El tramo de vial principal de acceso al puerto de Tarragona ya tiene solución de continuidad en forma de autovía llegando hasta Valls y habiéndose definido su trazado hasta enlazar con la autopista de Zaragoza en Montblanc. Este nuevo acceso a la ciudad está desplazando los flujos de acceso a la misma hacia el sector de Torreforta, en detrimento de la plaza Imperial Tarraco.

6. La autovía de Bellisens es la enésima reacción de Reus a la necesidad de aproximarse al núcleo industrial y portuario de Tarragona. “La vecina ciudad es ajena al complejo petroquímico y empresas ubicadas en los términos municipales de Tarragona y Vila-seca. Tanto la carretera que conduce a Salou como la de Tarragona son marginales al Polígono, circunstancia esta que se traduce en creciente aislamiento de la población reusense.” Libro II_ACL_10/08/1973_780, pág. 282.

Autovía de Bellisens

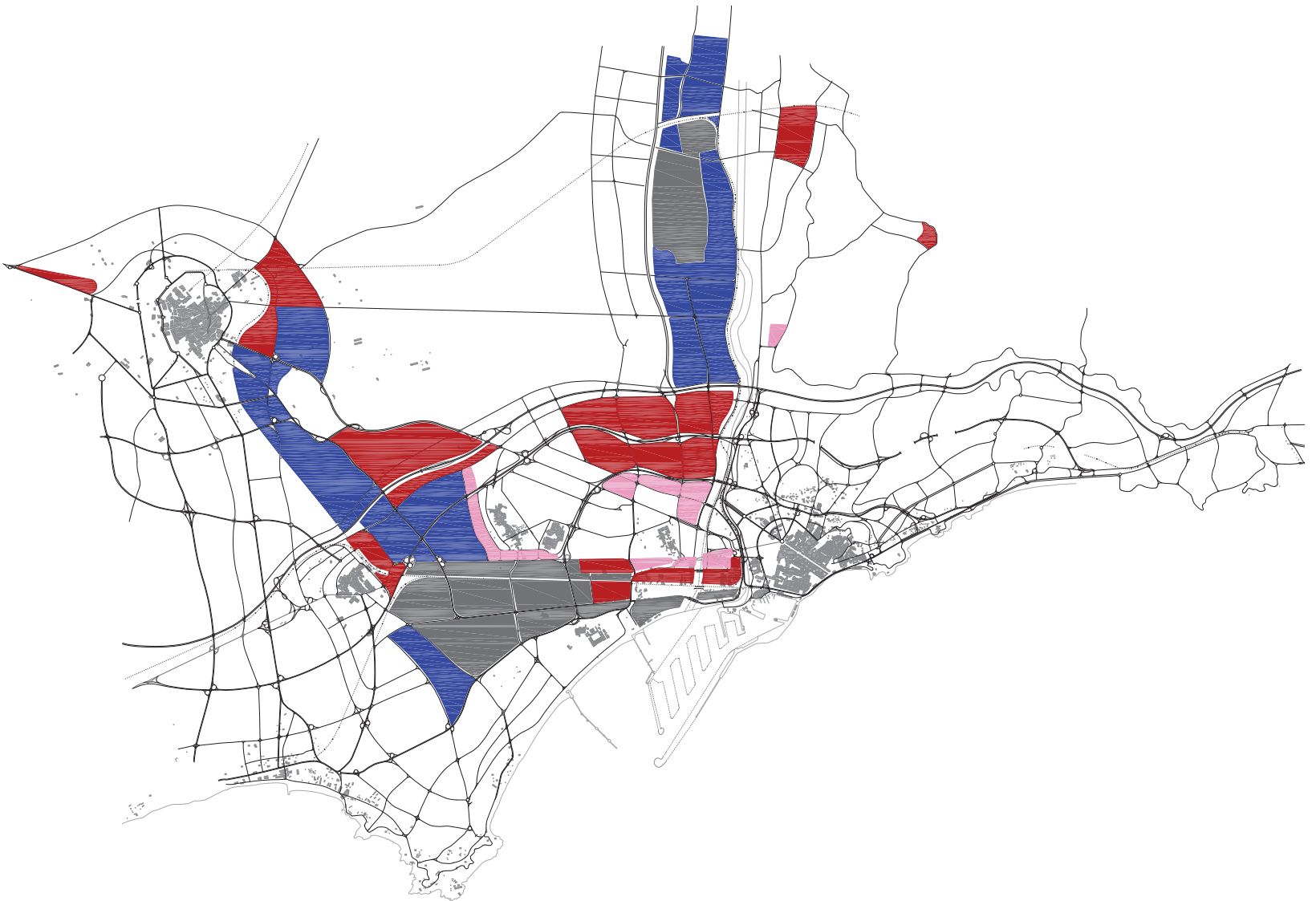
**A punto de inauguración, des-
congestionará la carretera Reus -
Tarragona.**

Aún cuando parezca introducirnos en la parcela reusense, que no es de nuestra competencia, permítasenos escribir acerca de la carretera de Bellisens. En primer lugar porque fuimos desde hace más de un decenio los propugnadores del triángulo de comunicaciones Tarragona—Reus — Salou —la colección del periódico es testimonio de ello— y en segundo término porque la vecina ciudad se alejaba del complejo industrial tarraconense, como consecuencia de una falta directa de comunicaciones. Físicamente las factorías, sobrepasaban el antiguo término de La Canonja para adentrarse hacia Vilaseca y el propio término municipal de Reus, pero la carencia de viales adecuados marginaba el gran núcleo de población, obligando a largos rodeos para alcanzar unas instalaciones industriales que tenían prácticamente a tiro de ballesta. Debíase utilizar la carretera Reus — Tarragona o la Reus — Salou hasta el cruce de Cuatro Carreteras, con las pérdidas consiguientes en todos los órdenes a los que no eran ajenos los factores tiempo y distancias.

El viejo camino de carro era la única de las comunicaciones que solo cumplía la finalidad de enlazar Reus con sus partidas agrícolas situadas al sur. Afortunadamente esperamos para en breve la puesta en servicio de la Autovía de Bellisens, construida por el Ayuntamiento reusense en colaboración con la Diputación Provincial. La última de las aportaciones se aprobó en el Pleno último, cuando dentro del Presupuesto Extraordinario, producto del superávit presupuestario de 1978, han sido consignados 9 millones de pesetas. Esta cantidad, unida a la primera contribución suponen casi un diez por ciento del total presupuesto de la obra. Bellisens, a falta de algunos detalles de señalización y repaso, está siendo utilizado por los conductores que acortan distancias, superando peligros e inconvenientes de la nacional Tarragona — Alcolea del Pinar, en el primero de sus tramos hasta Reus. Por cierto que estamos pendientes del próximo comienzo de las obras de ampliación y mejora del indicado tramo, una vez adjudicado, tanto más cuanto hemos sido informados de ello en repetidas ocasiones, consiguiendo el Ministerio de Obras Públicas para el presente ejercicio determinada cantidad, la primera, consignada en tres ejercicios.

Bellisens es una válvula de escape de la calamitosa carretera actual entre Reus y Tarragona y una vía de penetración —este fue su objetivo— a la que auguramos buen porvenir. — PETROFILO.

ACL_04/03/1979_1005



Propuesta de zonificación para áreas industriales. Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls.

Fuente: Elaboración propia.

Gris: Industrias existentes, rojo: Pequeñas y medianas industrias, azul: Gran industria.

^ El potencial industrial que soportaba el esquema viario reconoció los trazados infraestructurales que habían determinado la triangulación geométrica del siglo XIX entre Tarragona y Reus, extendiendo esta influencia al otro corredor económico protagonizado por la refinería en el cauce del Francolí y desplazando así el motor industrial hacia el interior, liberando la costa para usos turísticos, la otra industria alternativa del Camp.

De la “Futura desviación” al proyecto del “Primer Cinturón”

“El carácter más indicativo que normativo del trazado de la futura desviación” (Parcerisa, 1991), que se imaginaba en 1960 como una vía de conexión continua entre los extremos de la ciudad, con escasa complejidad en sus nudos de intersección y, por lo tanto, más cercanos a la escala urbana, contrasta con la ambición del esquema viario que incorpora la revisión del plan de 1960 y que proviene de la reflexión que imagina el Plan Comarcal iniciado en paralelo a la revisión del Plan General en 1966.⁷

Pese a ser un proyecto que deriva del esquema viario original, contiene dos incongruencias importantes que ya evidencian su fracaso. Después de los dos cinturones en sentido este-oeste, los otros dos ejes fundamentales de este esquema viario son los accesos al puerto a través del cauce del Francolí y la autovía de conexión entre Reus y el puerto (autovía Bellisens) que, como ya se ha tratado, se apropia del trazado del ferrocarril de Valencia en el tramo de Entrevías. El proyecto ejecutivo del trazado del segundo tramo del primer cinturón no prevé conexión alguna con estas dos importantes arterias planificadas. Sin embargo, sí representa en sus planos el nuevo cauce del río Francolí previsto sobre el *riu* Clar. El panorama proyectado era tan dramático que, de haberse realizado, hubiera segmentado en dos al Ponent de la ciudad, es decir, a los barrios residenciales y al polígono industrial, generando una barrera infranqueable hacia Bonavista.

En 1974 se redacta el proyecto del segundo tramo del primer cinturón de Tarragona que la red viaria del Plan Comarcal de 1966 había proyectado como tramo final, y la conexión a la autovía de Salou-Tarragona de la antigua variante proyectada por el Plan de 1960 y que la revisión del Plan General de 1973 había hecho suya. El trazado daba una solución de continuidad natural a la variante de 1960 hasta la autovía de Salou a Tarragona, pero aparentemente planteaba algunos problemas. Por un lado, seccionaba en dos el polígono químico que se estaba gestando. Tampoco se conseguía un acceso directo al puerto. Pero, sin duda, los mayores inconvenientes se

producían a la altura de los barrios de Campclar y Bonavista, siendo esta variante proyectada una barrera que seccionaría definitivamente la posible continuidad entre Torreforta y La Canonja. Si bien las memorias de los proyectos de prolongación de esta variante no hacen referencia alguna a estos impedimentos urbanos, es evidente que su paralización administrativa tiene algo que ver con estas potentes razones urbanas.

Es el Plan General de 1983 el que definitivamente descarta la ampliación de la variante en dirección a la costa y, por el contrario, propone una desviación del trazado hacia el oeste y por encima del barrio de Bonavista, que en la práctica supone la fusión del primer y segundo cinturón del plan viario de 1966 y que hoy se ha convertido en el tramo más próximo a Tarragona de la actual A-7, como alternativa a la autopista de peaje AP-7. Pero el Plan General de 1983 no descarta totalmente la prolongación formal del trazado de la variante en dirección a la costa. Recuperando la traza del proyecto original de ampliación de la variante, propone un vial urbano que parte del nudo viario de la T-11 que recorre tangencialmente el barrio de Bonavista, permitiendo una pequeña ampliación del mismo, con el objetivo de completar su trama urbana ortogonal y consolidando también su límite hacia el este, impidiendo así su prolongación hacia Campclar. Sobre este vial se apoya también el trazado del antiguo camino de La Canonja a Tarragona por Torreforta, y otra vialidad secundaria paralela a este a la altura del ya desaparecido barrio de La Esperanza.

La planificación y posterior paralización de estas dos importantes conexiones proyectadas, la ampliación de la variante y la urbanización de la calle Gaià, han condicionado la mejora, ampliación y consolidación de la trama urbana prevista por el Plan General de 1983 entre Campclar y Bonavista, permitiendo que llegue hasta nuestros días un gran extensión de terreno periurbano que hoy abriga las mayores pretensiones de extensión urbana en el poniente de Tarragona.

7. Parcerisa se refiere a esta revisión en los siguientes términos: “El documento del 73 tiene un interés muy inferior al del 60, entre otros motivos, porque se limita a desarrollar en forma homotética y como arquetipo viario lo que su precedente había previsto como circunvalación. Lo que se ideó como una solución competente a un problema de gran conexión (la escala de la ciudad litoral) fue interpretado, mal entendido, en el 73 como una simple pieza de una macroscópica malla general de una enorme ciudad metropolitana que trivializaba aquel trazado y lo convertía en un motivo gratuito de un sinsentido económico y geográfico.”

> Una posible explicación de por qué las primeras reparcelaciones del Ponent de Tarragona no cuelgan directamente de la N-340 la podemos encontrar en la accesibilidad, proximidad y alternativa que ofrecían los caminos históricos en la elección de las fincas agrícolas a transformar en residenciales. Bajo esta óptica, el camino viejo de La Canonja a Tarragona se convierte en la columna vertebral de la expansión residencial en el Ponent. Un camino que se inicia bifurcado desde Mariscart y La Canonja, se unifica en la pequeña colina de Bonavista y llega, con una traza muy clara, hasta el borde topográfico y límite de inundabilidad del *riu* Clar. Y como todos los caminos que llegan a Tarragona por su occidente, a partir de este momento, pierde la contundencia de su traza confundándose entre la tupida malla de caminos de L’Horta Gran.

Bonavista responde al efecto barrera-frontera que genera una infraestructura entre el suelo candidato a ser urbano y el que no.

El fenómeno del centro comercial Les Gabarres surge como reacción al importante cruce entre la futura desviación (A-7) y la T-II.

El eje transversal, actual A-27, ocupa los terrenos reservados para el proyecto de desviación del Francolí.

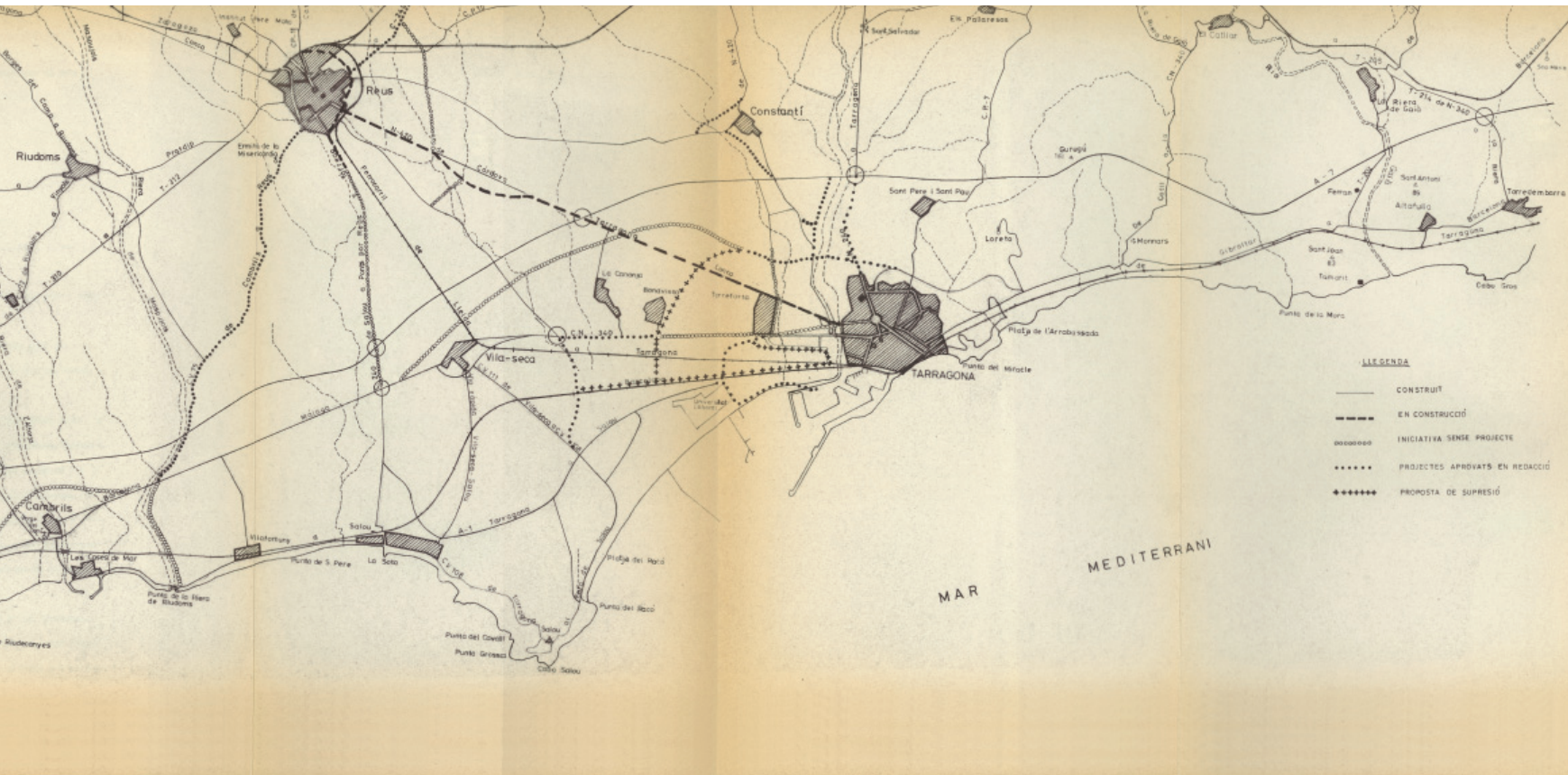


Cinturón (2.ª fase). Plano del conjunto y superposición con ortofoto de 1983. Fuente: Archivo de Pascual Monravá. Manipulación del original

MEP_R_1974-83_06

La reparcelación iniciada en los años treinta en las proximidades de la fortificación llamada Torreforta se extendió a través de la red de caminos agrícolas existentes y que posteriormente consolidaron su vialidad. Las primeras ampliaciones reguladas de Torreforta en los años cincuenta, las Casas Bajas y los bloques del primer Plan Sindical de Torreforta, cuelgan su nueva vialidad (calles Gandesa, Falset, Tortosa y Montblanc) del camino viejo de La Canonja a Tarragona. Posteriormente, el polígono residencial de La Granja consolidó a este camino como eje de articulación urbana, pasando a denominarse calle Gaia (Gayá) la que hoy reconocemos como la rambla o avenida principal del núcleo urbano formado por Torreforta, sus ampliaciones y el polígono Campclar, y que tiene continuidad, pero no edificada, hasta Bonavista, donde la atraviesa y prosigue hasta La Canonja, convertido ya en el eje viario construido y edificado que da continuidad a estos dos núcleos urbanos.

La revisión de 1973 del Plan General de Tarragona recuperó la posibilidad de conectar los barrios de Ponent, que la "red arterial" del Plan Comarcal de 1967 había contemplado, a través de un nuevo vial de 24 metros de sección (dos calzadas, cuatro carriles, arcenes y aceras) que uniera el reciente polígono urbanizado de Campclar (1973) con el núcleo urbano de La Canonja, por Bonavista. Es decir, una alternativa viaria septentrional a la N-340 y con vocación de arteria urbana pero con características de arteria de penetración. El Plan Comarcal preveía un vial mucho más urbano, siguiendo el trazado del antiguo camino de La Canonja a Tarragona y como prolongación de la calle Gaia de Torreforta, que como hemos comentado en el capítulo anterior era la traza natural de crecimiento urbano de los polígonos residenciales con origen en las reparcelaciones de los años 40-50.



Plano de propuestas e iniciativas de la Ponencia de la Comissió de Municipis del Camp, 1980.
Fuente: Archivo de la Demarcación de Tarragona del COAC

1980_CMC_01

^ Este documento gráfico de síntesis, que pertenece al volumen I de la Memoria de la ponencia técnica que desarrolló los trabajos de la denominada Comissió de Municipis del Camp de 1980 presenta, en líneas generales, las iniciativas y propuestas de supresión que afectan a la red de infraestructuras del Camp, como contrapunto razonable al esquema viario de la modificación del Plan General de 1973, heredero del esquema viario del Plan Comarcal de 1967. Es en este preciso momento político y de nueva gestión autonómica en el que se conforman las infraestructuras básicas, principalmente viarias, que a lo largo de treinta años de democracia se han consolidado en el área más central del Camp. Probablemente la decisión más trascendental que expone este documento, desde un punto de vista viario, sea la propuesta de supresión del tramo de la variante del Plan de 1960 entre el polígono de Entrevías y la carretera de Tarragona-Reus. A cambio,

se propone la prolongación de la variante hasta enlazar con el trazado proyectado del segundo cinturón —que ya preveía el esquema viario de 1967— a la altura de Vila-seca, de ahí el cambio brusco de dirección de la actual A-7 al norte de Bonavista. También cabe destacar que la ponencia técnica asume otra de las iniciativas más destacadas del esquema viario de 1967, la supresión del tramo del ferrocarril a Valencia entre Vila-seca y Tarragona para convertirlo en la prolongación de la autovía de Bellisens hasta el río Francolí. “Pero es evidente que prolongar Bellisens hasta el Francolí permitiría en buena parte, absorber el tráfico de la zona occidental del puerto formado, como sabemos, por los muelles de Reus, Castilla y Rioja, con posibilidades de mayores ampliaciones según dejan ver las obras actualmente en curso de ejecución.” (Libro ILACL_03/03/1981_1095, pág. 353).

LA ALTERNATIVA DEMOCRÁTICA

Conclusiones de la ponencia técnica de la
comisión de los 21 Municipios del Camp

¿Por qué 21 alcaldes se han puesto de acuerdo?

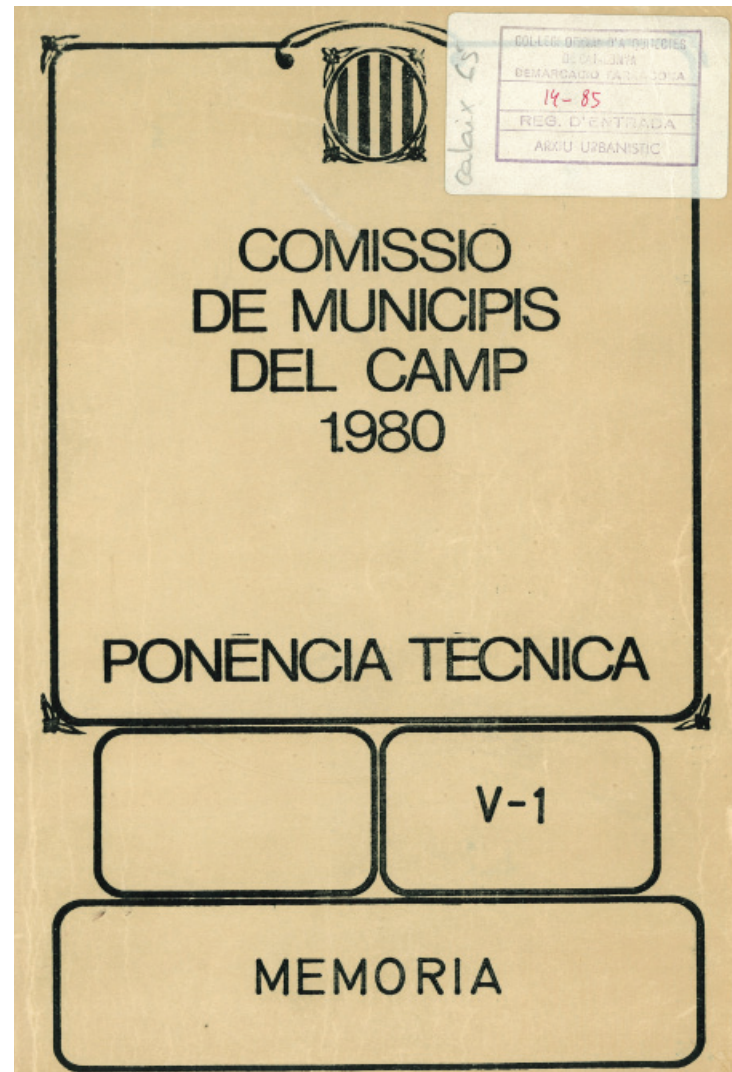
En 1980, la Comissió de Municipis del Camp¹ –un nuevo órgano ejecutivo de planificación urbanística, dependiente de la reinstaurada Generalitat de Catalunya (1977) y alimentada por los nuevos ayuntamientos democráticos surgidos de las elecciones de abril de 1979– recibe la difícil tarea de gestionar las “contradicciones y expectativas urbanísticas heredadas por una concepción de perfil supramunicipal y partiendo de una planificación inflacionaria” (J. Margalef, 2012). Esta Comisión de Municipios se constituye también en formato de ponencia técnica, con el objetivo de inventariar y evaluar para proponer nuevos procedimientos y directrices con miras a la redacción de un planeamiento intermunicipal más cohesionado y proporcionado.

En un momento del coloquio-colofón de la ponencia técnica, que luego desgranaremos, el arquitecto Manuel Ribas Piera formula la siguiente pregunta, **¿por qué 21 alcaldes se han puesto de acuerdo?** Es evidente que la propia pregunta reta a este proceso de diagnóstico y de proposición a tomar posición. Justifica su pregunta ante las dificultades de coordinación entre municipios y administraciones, que él clasifica en tres niveles. El primer nivel de coordinación –y más elemental– consiste en poner en común las cartografías (planos) de los diferentes términos municipales, “un primer nivel es poner los planos juntos, es decir, que donde se acaba el término municipal no se vea papel en blanco, sino lo que hay al otro lado” y apostilla que “para este nivel elemental de coordinación pienso que no hace falta todo este tinglado”. Un segundo

1. Los 21 municipios que participan en esta iniciativa son: Alcover, Cambrils, Constantí, Els Garidells, La Masó, El Milà, El Morell, Els Pallaresos, Perafort, La Pobla de Mafumet, Reus, Riudoms, El Rourell, La Secuita, La Selva del Camp, Tarragona, Valmoll, Valls, Vila-seca y Salou, Vilallonga y Vinyols y els Arcs.

grado implica a las administraciones locales con las provinciales y estatales “pero este nivel tampoco justifica el montaje”. Para Ribas Piera, el objetivo que justificaría este esfuerzo **sería alcanzar un nivel de gestión especializada, aquel que implique la renuncia de unos en beneficio de otros con mejores oportunidades**, y pone el ejemplo de los ayuntamientos ricos en zonas agrícolas que renuncien a planes de industrialización a desarrollar en zonas de baja riqueza agrícola.

Metodológicamente, la documentación de la ponencia técnica elaborada por la Comissió de Municipis del Camp se estructura en cuatro volúmenes. El primer volumen describe pormenorizadamente los condicionantes socioeconómicos relativos a las comarcas del Baix Camp, Alt Camp y Tarragonès. El segundo volumen profundiza en la descripción de los municipios arrojando las primeras contradicciones y proponiendo algunas iniciativas previas. El tercer volumen sintetiza la diagnosis elaborada y puntualiza las consideraciones sobre el ámbito y la propuesta. El volumen cuarto transcribe un interesante coloquio celebrado el siete de junio de 1980 entre diferentes especialistas en el conocimiento de la realidad y estructura del Camp, entre los cuales conviene destacar a Lluís Cantallops, Pere Caralps, Joaquim Margalef, Manuel Ribas Piera, Ignasi Solans, Juan Zaballos y a otros tantos hasta llegar a la veintena. Algunos de ellos todavía siguen ejerciendo su influencia sobre el territorio. En la práctica, las diferentes intervenciones no son más que un fiel reflejo de las incertidumbres y contradicciones a las que esta ponencia se tuvo que enfrentar, y en ellas Lluís Cantallops jugó un destacado papel en la coordinación de este coloquio y, por consiguiente, en la propia ponencia técnica, un anticipo del papel fundamental que tendría en el Plan General de Tarragona tres años después.



^ “El projecte de planejament dels 21 municipis es plantejava desqualificar sòl i estudiar la possibilitat legal per fer-ho d'acord amb les lleis de 1956 i de 1976. Potser la major significació que va tenir aquell exercici de planejament no reixit a finals dels setanta va ser que posteriorment, en la revisió del planejament municipal, es reduiran qualificacions i previsions de creixement territorials molt d'acord amb els estudis d'aquella proposta de planejament, però sense cap tipus

de visió general ni d'estratègia territorial que anés més enllà del municipi. Per altra part, el projecte d'establir un control urbanístic a partir de la creació d'un ens en el qual es delegaven competències no va tirar endavant, com tampoc la coordinació municipal a efectes territorials”.*

* Fragmento del libro de Joaquim Margalef, *Una visió econòmica del llarg segle xx al Camp de Tarragona i a les Terres de l'Ebre*, Publicacions URV, Tarragona, 2012.

La difícil articulación intermunicipal

Gracias a esta iniciativa obtenemos otra imagen en el tiempo de este territorio, sometido a una fuerte presión social y económica, que transmiten –también a través de la forma– las cartografías y cuadros sinópticos elaborados por la ponencia técnica y las primeras ortofotografías que a partir de 1983 ya hacen evidente la transformación morfológica, especialmente del ámbito entrevistado, si los comparamos con las imágenes de 1956. Toda esta labor de inventario, diagnosis, procedimiento y directrices que fracasó como proyecto común intermunicipal, tal y como también había fracasado la iniciativa ministerial del Plan Comarcal en 1967, muestra que quizás nos encontramos frente a un territorio inmaduro para tal empresa, y de ahí la insistente –pero a la vez infructuosa– búsqueda de una estructuración metropolitana. Hoy sigue absolutamente abierto el debate sobre cómo podría articularse bajo alguna figura de organización territorial eficaz y global, tal y como podemos entender de las palabras de Manuel de Solà-Morales con relación al Camp de Tarragona: “[...] Su futuro feliz pasa por reconocer e inventar su propia figura metropolitana.”²

En cuanto a la ciudad de Tarragona, la ponencia técnica describe el siguiente panorama surgido –a su juicio– de la revisión del Plan General de 1960, “redactado por un equipo de Madrid lo que ya presupone poco conocimiento del territorio”.³ Una valoración precipitada teniendo en cuenta el paso cualitativo que supuso para la planificación de la ciudad el Plan de 1960, que si bien fue tutelado por Muñoz Monasterio, no cabe duda de que el concurso de José María Monravá no da lugar a prejuicios de este tipo. Esta postura distante sobre lo ya acontecido en el territorio posiciona a la ponencia técnica ante un cúmulo de prejuicios que dejan entrever opiniones ambiguas en algunos aspectos. Unánime, eso sí, es el desacuerdo sobre la articulación entre la zonificación y la red viaria, pero

al mismo tiempo se valora positivamente que los esquemas de vialidad y de tendencias de crecimiento reconozcan a este territorio como una conurbación (Tarragona-Reus-Valls). Esta característica incorpora una potente red viaria que compartimenta el territorio y a la vez se convierte en el elemento configurador ya casi irreversible.

Sus conclusiones se anticipan a la hipótesis de Parcerisa de una ciudad a dos velocidades y de dimensión litoral, al considerar que, “[...] La estructuración de un esquema de crecimiento urbano para la mayor parte del término; esquema discutible seguramente, pero de otro modo irreversible. Ha consistido en hacer dos partes: una hacia levante y otra a poniente del río Francolí.”⁴ En la parte de poniente, “unos primeros asentamientos industriales”, potenciados por el efecto entrevistado, “han convertido a este complejo industrial –no planificado– en un ámbito de actuación asimilable al de un plan parcial”. De ahí a que más adelante esta investigación sostenga la hipótesis sobre el fenómeno de la industrialización marginal también como modalidad de crecimiento urbano, sustanciada a través de sus peculiares formas de crecimiento, que adolecen de precisión, generando así distancia y tensión entre estos núcleos y la imagen fabricada de la ciudad, asimilándose al efecto producido por las urbanizaciones residenciales marginales de la periferia.

Reconoce también el valor y potencial de los espacios intersticiales entre los núcleos residenciales por encima de la N-340 como garantía de contención y conectividad entre ellos. Y finalmente, y para el caso de la primera periferia industrial de la ciudad, pide reconsiderar las determinaciones del plan general para los terrenos entre la Tabacalera y La Marina manteniendo su ambigüedad urbana pero sin renunciar a un proyecto de fachada marítima inclusiva con el ferrocarril.

2. “Un Camp de coses (els buits de la metròpolis)”. Manuel de Solà-Morales. Tarragona: Revista AT#19, COAC-Tarragona, 2009, pág. 3.

3. Comissió de municipis del Camp. Ponencia técnica. Memoria, volumen 2, págs. 135-139, 1980.

4. Comissió de municipis del Camp. Ponencia técnica. Memoria, volumen 3, págs. 156-159, 1980.

El diagnóstico de Joan Antoni Solans

Sin lugar a dudas, la transcripción del coloquio⁵ mencionado clarifica la postura técnica y política que adoptarán quienes en aquellos años de cambio político liderarán un proyecto de ciudad y de territorio. El debate saca a relucir las inquietudes de aquellos técnicos que –a partir de este momento– tendrán la responsabilidad de dirigir la política urbanística del país. Es el caso de Joan Antoni Solans, que ejerció el cargo de director general de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya desde 1980 hasta 1997. En una primera y extensa intervención, Solans enumera una serie de temas relevantes, que formula a modo de preguntas dirigidas al debate.⁶

En primer lugar, reflexiona sobre la forma de crecimiento urbano a partir de la forma de la red arterial viaria, alegando que “la forma de crecimiento es la que, en el fondo, va a la vez generando la forma de la red arterial”, y se pregunta **de qué manera afectaría al proceso de crecimiento una alteración o eliminación de esta red arterial**: “de qué manera podría ayudar a controlar el proceso de crecimiento y a limitar, incluso, las expectativas que sobre todo este territorio hoy tenemos sobre la mesa”. Incide en los efectos de proyectos estratégicos de gran envergadura sobre el territorio, como el desvío del Francolí y la ampliación del puerto. Se muestra confundido sobre las nuevas expectativas de un puerto turístico, deportivo, básicamente de pescadores o eminentemente industrial, porque de ello dependerá su ampliación y el carácter de la misma, hacia mar adentro o hacia tierra adentro. También le llama la atención el fenómeno de viviendas que producen las líneas del ferrocarril, reivindicando el potencial carácter urbano de estos trazados que **“podrían ser también generadores de forma de ciudad”**.

Sobre la industria centra el debate en la conveniencia o no de incrementar el suelo de uso industrial, pero atendiendo a la mejor tipología de implantación posible, detectando lo que aquí desarrollaremos más adelante, el efecto de la **industrialización marginal** como resultante de la forma de ocupación del territorio. “[...] Introduciría una hipótesis y es que la estructura de industria si se lleva por los caminos de los polígonos, o se lleva por el proceso de ocupar fincas a lo largo de la carretera tiene resultantes diferentes. En el caso de los polígonos lo que se produce es que se compra aquello que se precisa, en forma de solar y de mayor precio. Si se edifica sobre campos a lo largo de carreteras se compra en función de la oportunidad de venta y se adquiere mayor superficie de la necesaria.” Al plantear estas dos alternativas da por hecho un reconocimiento a una **forma de crecimiento industrial desde la marginalidad**, asumida administrativamente. La gran cantidad de intervenciones sobre los déficits en el tratamiento y conducción de aguas residuales, básicamente industriales, en la primera parte del coloquio señala la preocupación por las consecuencias medioambientales que ello supone, por los riesgos de sanidad pública y por el reconocimiento explícito de una implantación industrial surgida **“de forma no espontánea, pero en cuanto a la planificación sí espontánea”**, otro factor más para el reconocimiento de una condición marginal de origen industrial.

Y finalmente, se anticipa a lo que en realidad ya está ocurriendo con relación a la actividad industrial en el ámbito entrevistado: “la preocupación no es el crecimiento, sino que aquí en los próximos años, **tendríais que afrontar el tema de la reestructuración**”. Lo que vienen siendo

5. Coloquio sobre las conclusiones celebrado el 7 de junio de 1980 en las instalaciones del Mas Bové. Comissió de municipis del Camp. Ponencia técnica. Memoria, volumen 4, 1980.

6. En definitiva, detecta a la mayoría de actores que tienen protagonismo en los escenarios que previamente ha determinado esta investigación en su fase previa (infraestructuras, puerto, industria, turismo, etc.). Tesina: “Vías y entrevistados en el horizonte de Tarragona. Exploración, compilación e hipótesis sobre el distrito industrial del Camp de Tarragona”, de Juan Manuel ZAGUIRRE FERNÁNDEZ. Tutor: Josep Parcerisa. ETSAB, UPC, 2013.



Barrio de La Esperanza. Vista de las viviendas

1976_ATA_04

las tensiones que soporta el territorio con un monocultivo industrial químico, sin alternativas, frente a las periódicas crisis económicas con origen energético o que afectan al consumo de hidrocarburos y sus derivados.

La primera intervención de Solans estableció un orden de prioridades en el debate que estructuraron el coloquio. Después de la exposición en torno a las carencias básicas de las implantaciones industriales, el debate se posiciona sobre la red arterial viaria que el Ministerio de Obras Públicas propuso para el Plan Comarcal de 1967 y sostuvo para la modificación del plan de 1960. Las diferentes intervenciones apuntalan otra de las hipótesis que defiende esta investigación, la vinculación e incorporación al territorio de **la geometría generadora de las infraestructuras**, o sea, de la red arterial viaria que establece el Plan Comarcal de 1967, que pese a no ser aprobado definitivamente, y como veremos más adelante, los diferentes planes generales posteriores de las poblaciones incorporan el enfoque que esta red arterial hacía de la movilidad en el Camp. En este sentido, Solans apunta un aspecto fundamental sobre la geometría generadora de esta red arterial y la gestación de asentamientos residenciales, algunos de índole marginal, y es que **la viabilidad de esta red arterial colisiona con el efecto “límite” que ella misma generó**, “podría citar la inviabilidad de este esquema porque atraviesa barrios que han surgido precisamente por efecto de este plan, es decir, barrios de autoconstrucción que imposibilitan este esquema”. Este efecto ya se produjo al proyectar la “futura desviación” del plan de 1960 con los primeros asentamientos marginales más allá de esta nueva envolvente, que dieron lugar a lo que

conocemos como Bonavista y –posteriormente– al desaparecido barrio de la Esperanza.⁷ No obstante Solans se refiere en concreto a los nuevos polígonos industriales al norte de la ciudad que venían determinados por la confluencia de dos flujos de tráfico bien diferenciados; el de norte-sur y el oeste-este y que por su gran predimensionado hacían muy difícil nuevas configuraciones arteriales.

En esencia lo que viene a reclamar Solans es recuperar algo parecido al mecanismo de **“hacer ciudad” a medida que se construye la calle**. “[...] Lo que me parecería más lógico, sin que ello nos lleve a la forma de ciudad de finales del siglo pasado, pero que de alguna manera tuviéramos algún mecanismo que al mismo tiempo que se va haciendo calle, es decir, que en el mismo momento que se va solucionando el problema viario se hace la calle sobre lo que se basa la ciudad.” Evitando así la construcción de nuevos asentamientos que cuelguen de una hipotética red.

El resto de intervenciones debaten sobre la posibilidad de fusionar o unificar los flujos de tráfico en la línea de simplificar la red arterial del 67 adaptándola a unos nuevos estudios de crecimiento y flujos mucho más realistas. Algunas opiniones autorizadas discrepan ante esta posibilidad que únicamente se puso en práctica en dos de los corredores viarios de oeste a este, unificando el primer y segundo cinturón de la red arterial en lo que ha venido a ser la actual autovía A-7. La impresión general de la mayoría de las intervenciones puede resumirse como **el reconocimiento implícito de la vinculación sobre el territorio que tuvo la red arterial del 67 y de la dificultad en desligar esa influencia sin provocar otros efectos colaterales no deseados**.⁸



Bonavista. Escolares en el patio-calle

1970_LBS_32

7. El barrio de La Esperanza (1976-1995). “Uno de los pasos más importantes que vienen dándose para la definitiva erradicación del chabolismo en nuestro término municipal. Digamos en primer término, que las barracas situadas junto a la Bajada de Casablanca, han sido desmanteladas, con lo cual desaparece un espectáculo que a Tarragona no le hacía ningún favor desde todos los puntos de vista y aspectos.” Libro IL_ACL_22/03/1974_804, pág. 291.

8. Esta reflexión coincide con una de las hipótesis que sostiene esta investigación, “[...] De ahí a que los trazados de algunas de las infraestructuras procedan en parte del despropósito conceptual del Plan Comarcal que supo trasladar su influencia principalmente a la revisión del Plan General de Tarragona de 1973.”

DESVIO DEL FRANCOLÍ

Los riegos del Alto Aragón y la Autopista del Ebro, factores coadyuvantes a la vitalización portuaria.

La sombra del Plan Comarcal

La proyectada desviación⁹ del Francolí que proponía el Plan Comarcal, y pese a lo poco creíble que parecía, tuvo su momento protagonista en el debate, más por sus consecuencias sobre el Serrallo y su probable inundación que por el verdadero motivo que indujo esta propuesta, convertir el actual cauce en la vía de entrada y de salida del puerto de Tarragona. Que un río desembocara directamente en un puerto era un problema técnico resoluble y puesto en práctica en algunos de los mayores puertos europeos, y la ponencia era consciente de ello. Sin embargo, la ceguera de la comisión, con relación al puerto, fue el hecho de no considerar el potencial crecimiento que el Plan Comarcal ya preveía, en este caso de forma errónea, al desligarse de la costa haciendo inviable funcional y económicamente la ampliación por la gran profundidad a escasos metros de la línea de costa. Para la ponencia técnica eran poco creíbles los incrementos en tráfico de fluidos y de granel. Probablemente esta ceguera fue la que desvió el debate al problema de los accesos antes que a las limitaciones físicas y formales de un puerto que necesitaba crecer y que lo que menos le afectaba era la desviación del río, ya que fuera cual fuera siempre desembocaría en alguna de las dársenas futuras, como así es. Todavía algún miembro de la ponencia técnica se atrevía a mantener que “la solución ideal de acceso es por el río”.¹⁰

De nuevo una intervención de Ribas Piera sobre la importancia de la agricultura pone en jaque a los asistentes al coloquio. “[...] Los urbanistas que procedemos de la disciplina arquitectónica siempre

LA serie de crónicas que hemos publicado relacionadas con el Puerto —apertura del Canal de Suez y sus posibles repercusiones, establecimiento del Depósito Franco—, creemos tendrán adecuado complemento con el proyecto de desvío del río Francolí a partir del “Molí de l’Horta” para desembocar en la “Platja del Riu Clar”. Proyecto ambicioso pero necesario, atendidas las necesidades futuras de nuestros muelles. Unas necesidades relacionadas con el proceso de expansión industrial que experimenta Tarragona y del que somos actualmente testigos directos. Pero no sólo el área tarraconense es la directamente afectada, sino también su zona de influencia, iniciada, por así decirlo, en los campos herdenses, hacia Aragón para cubrir todo el valle del Ebro, incluida Navarra y, parcialmente, el País Vasco.

A este respecto conviene establecer el debido parangón con la afluencia turística de personas residiendo en la misma zona geográfica. Nos decía no ha mucho el Alcalde de Vilaseca, Sr. Malapeira Xatruch que cada día son en mayor número los aragoneses, navarros y vascos que eligen nuestras playas como lugar de veraneo. Muchos de ellos adquieren incluso apartamentos no sólo por las condiciones y climatología —aunque estos días nos parece malas pasadas—, si no también por la facilidad de comunicaciones, rutas cada día más expeditas tanto por tren como por carretera.

El símil con el turismo, es perfectamente aplicable al transporte de mercancías cargadas y descargadas en nuestros muelles. Súmanse a estos factores la extensión de los riegos del Alto Aragón, con la secuencia de mayores necesidades al pasar grandes extensiones estériles a tierras cultivables y la importancia actual y futura de la Autopista del Ebro. Hacemos referencia a ello porque en el último Consejo de Ministros, se acordó sacar a subasta nuevo tramo del Canal de las Bardenas y la Autopista, comienza a ser una realidad hasta el punto de que está prevista su llegada a Lerida dentro de un año —exactamente en Junio—, para alcanzar Zaragoza en Diciembre del 76. Conocedores por experiencia de la eficiencia y rapidez en el trabajo de estas grandes vías de comunicación, nada de particular tendría que, en doce meses, el valle del Ebro, se viera directamente comunicado con el mar, con la consiguiente beneficiosa proyección para nuestra zona portuaria. — PETROFILO.

ACL_12/06/1975_859

9. Nuevas demandas sobre la necesidad de desviación del puerto después del Pla General d’Obres Públiques de 1935 llegan a partir de 1963 (Libro II_ACL_04/07/1963_362, pág. 146), a raíz de las necesidades de ampliación de los muelles y diques portuarios por el incremento del tráfico de mercancías y por los inconvenientes de la acumulación de sedimentos en la bocana del río. “El creciente movimiento portuario y la necesidad de ampliar las actuales instalaciones para absorber el volumen de mercancías, particularmente aquellas importadas desde el exterior o en régimen de cabotaje, aconsejan llevar a cabo el gran proyecto de características parecidas al que se desarrolla actualmente en Valencia [...] En realidad nuestro puerto precisa la desviación, en primer término para ocupar los terrenos del cauce y evitar con ello la acumulación de materiales de sedimentos que merman el calado de la bocana.”

10. Los proyectos de desviación del Francolí por las necesidades logísticas del puerto dieron paso a la posibilidad de reutilizar su cauce original para el paso de infraestructuras, tal y como apunta la memoria del esquema director del Plan Comarcal. “[...] la necesidad de un vial principal, autovía, que partiendo del puerto y de la zona industrial siga la cuenca del río Francolí por su margen derecha.”



Conductos del rack en el cauce del Francolí

2012_RFA_06

hemos tenido un *cor tendre*, debilidad, en relación a la agricultura” reclamando más análisis en torno a este arte de cultivar la tierra mediante la elaboración de cartografía que mapee lo que él denomina “mantos y cultivos”, “planos edafológicos y de asociaciones de cultivos”. En efecto, la carencia en este sentido de los trabajos cartográficos de la ponencia técnica era evidente, incluso las referencias a la agricultura en el debate fueron puntuales y siempre vinculadas a las dudas entre producción y rentabilidad. Únicamente el economista Joaquim Margalef defendió este sector como aquel que permite **mayores interrelaciones productivas** y, por consiguiente, con considerables efectos multiplicadores a tener en cuenta. Curiosamente, algunos de los municipios con mayor excedente agrario no formaban parte de esta comisión, como los de Montbrió y Mont-roig.

El papel de los técnicos en derecho urbanístico de la ponencia se hizo valer al proponer diferentes figuras de gestión que emanaran del propio territorio, desde un consorcio, pasando por una mancomunidad o por un ente más cercano a la institucionalización metropolitana, al que, por cierto, Solans ponía bastantes reparos dada su experiencia en el área metropolitana de Barcelona. En general, el sentimiento compartido por los miembros de la ponencia era el del trabajo bien hecho. Algún ponente llegó a manifestar su orgullo de esta forma: “pienso que lo que hemos hecho aquí no es más que una diagnosis y no quisiera ser creído al decir que nos ha salido redondo”. Pero detrás de esta seguridad también se escondía una actitud

pretendidamente pedagógica ante unas instituciones poco eficientes. El mensaje, pues, era el siguiente: **“ustedes tienen una serie de fenómenos que no controlan, y no solamente dejan de controlarlos porque están faltos de la capacidad necesaria para hacerlo, es decir, no tienen los instrumentos para controlarlos sino que además el instrumento que les falla, de entrada, es el planeamiento”**, y de aquí se derivan toda una serie de recomendaciones externas a un territorio que ya estaba acostumbrado a este tipo de imposiciones. Tampoco hay que despreciar el grado de conocimiento adquirido que proporcionó este estudio a los miembros foráneos de la ponencia técnica, el propio Solans reconoció que **“no casaremos nunca Reus y Tarragona, está muy claro”**, y desde los ponentes más próximos al territorio se manifestó que “de acuerdo a una estructura territorial, es decir, manteniendo la estructura de los núcleos con identidad propia evitando esta conurbación que se nos está insinuando”.

La consecuencia a todo esto, en forma de Plan Territorial, se hizo esperar nada menos que treinta años hasta la aprobación del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, de acuerdo con una ley de política territorial de 1983, que seguro que recogía el espíritu analítico y propositivo que sobrevolaba por la Comissió de Municipis del Camp en junio de 1980. Entre tanto, una serie de planes directores y sectoriales intentaron resolver de forma parcial las fricciones entre industria y turismo, ocupación del litoral y desarrollo de las infraestructuras.

^ Imagen de los racks de tuberías que ocupan parte del cauce del río Francolí y que conectan los pantaneros portuarios con la refinería de petróleo.

> El plan para el desvío del Francolí obedecía también a la imperiosa necesidad de controlar las avenidas periódicas que producían, y siguen produciendo, peligro de serias inundaciones.



Desbordamiento en la desembocadura del río Francolí en 1970

1970_AFT_22