



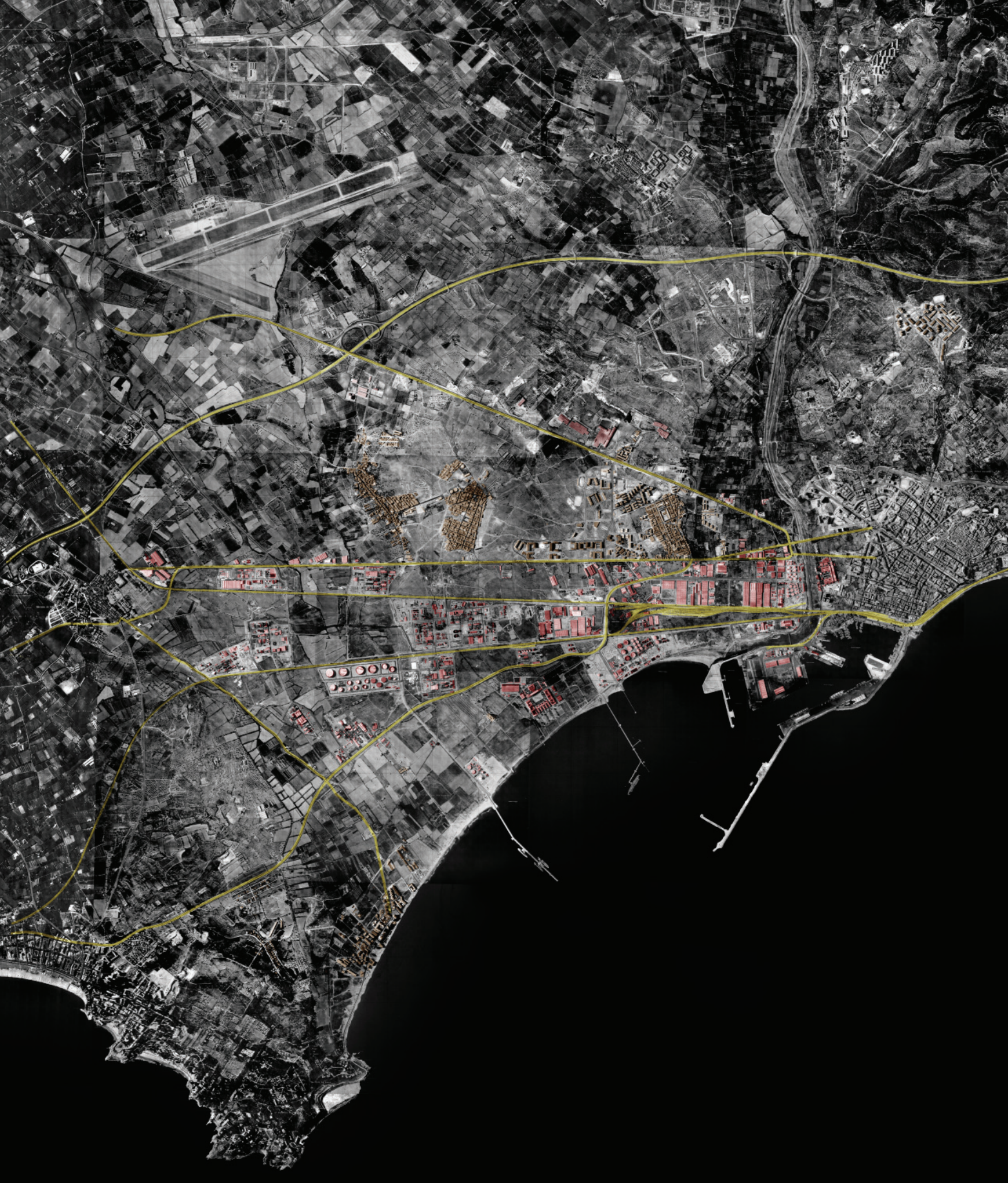
Vías y entrvías : atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

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.



TÍTULO IV

LOS PROBLEMAS DE LA ACUMULACIÓN (1983-2003)

Del Plan Cantallops de 1983 al Programa de Planejament Territorial de la Generalitat de Catalunya (2003)

“La forma general de ciudad, está sólo en las grandes infraestructuras y que las grandes infraestructuras tienen que asumir de alguna manera esa responsabilidad.”

“Cuatro líneas, tres artículos, siete ideas: las Formas de la Proyección Urbanística”. M. de Solà-Morales, 1995.

< A diferencia de 1956, en la imagen del vuelo de 1983 el protagonismo formal ya no es propiedad exclusiva del parcelario agrícola. Las trazas infraestructurales también se convierten en soporte de una acumulación industrial y residencial indiscriminada que eleva su condición a fenómeno con entidad urbanística propia. Esta disposición, más allá de su condición, se manifiesta como un mecanismo evolutivo y de articulación formal que se convierte en generador de una gran escala que la ciudad de finales del siglo xx no reconoce como propia.

Ordenación urbana

Unos estudios para una ciudad de 220.000 habitantes con una inversión de 6.000 millones a lo largo de ocho anualidades

Aprobada inicialmente la revisión-adaptación del Plan General de Ordenación Urbana en el pleno municipal del pasado día 29 de julio, ha sido expuesto al público en la Casa de Cultura en cuyo patio central figura la grandiosa maqueta a escala de 1:2.000 comprendiendo la totalidad del término desde La Canonja hasta Tamarit y Ferrán.

Según se desprende del amplio informe del director del equipo redactor del proyecto, ofrecido en el transcurso de la reunión del Consistorio, el Plan que nos ocupa viene a sustituir al aprobado en 1973 que contemplaba la ordenación de la ciudad hasta el tope máximo de 420.000 habitantes. La gran expansión de Tarragona como consecuencia de los factores industrialización y turismo, aconsejó, hace un decenio la confección de nuevos planes, pues la iniciativa privada desbordaba con mucho las previsiones del municipio. Recuerden simplemente, como hemos manifestado en otras ocasiones, que se construyeran edificios en lugares carentes de la ordenación debida, sobretudo en la zona periférica y en vías todavía no urbaniza-

das del casco estricto. Tal era la demanda de viviendas ante la inmigración constante al socaire de la prosperidad y los altos salarios que se percibían. Como consecuencia de este fenómeno, similar, si bien guardando las proporciones debidas, a la «febre d'or» de la década de los 70 y 80 del pasado siglo, se impuso la redacción de un plan lo suficiente amplio para aquella Tarragona de medio millón de habitantes que se presentaba ante el empuje y vitalidad demostrados a partir de la década de los 60 cuando, superado con éxito el Plan de Estabilización, del 1957-59, la ciudad experimentó una sensible cambio en todos los órdenes ante las construcciones de la Universidad Laboral y Ciudad Residencial -inauguradas en 1956- y el inicio de un proceso de industrialización coincidente con el arribo de las primeras masas turísticas.

Pero surge la crisis petrolífera de noviembre de 1973, justamente aprobado el plan y, con ello, el inicio de la rescensión en la que estamos inmersos en estos momentos. De ahí que el nuevo Plan sometido a la consideración del Pleno, se fije unos objetivos

mucho más modestos en razón de las realidades económico-sociales presentes y estime un aumento de 100.000 habitantes a lo largo de ocho anualidades, bajo supuestos de que se produzca la reactivación, tan esperada por todos. Si el mundo sigue debatiéndose con la acu actual crisis, les aseguramos que Tarragona mantendrá una población, sino vegetativa, al menos con un índice de crecimiento muy pausado, adelantándose, en este caso, el Plan General a futuras necesidades. El parón expansivo que estamos atravesando debe ser aprovechado por el Ayuntamiento para cubrir déficits en la dotación de servicios públicos, fomentando la construcción en todos los casos y circunstancias.

Aún cuando ante la teoría de unos planos y maquetas, se impone la realidad del estudio económico. Podemos planificar una ciudad óptima con toda clase de proy ectos parciales que protejan el paisaje, señalen zonas verdes, defiendan la circulación rápida por las vías de penetración, rehabiliten núcleos habitados, en este caso, la parte alta y un largo etc. Pero no olvidemos



La maqueta, reproducción a escala del Plan General, presentada a la consideración pública en el patio de la Casa de Cultura. (Foto Archivo)

un solo instante que la ordenación apuntada supone una inversión de 6.000 millones a lo largo de ocho ejercicios, de forma que en el primer cuatrienio se consignen 2.800 millones para alcanzar los 3.200 millones restantes en los segundos cuatro años. De otra parte debe estimarse como fundamental e imprescindible la continuidad en la actuación municipal, pues, seguimos insistiendo que la gestión de cuatro años de una Corporación con renovación total de sus miembros, una vez agotado el periodo establecido, es un auténtico dislate. En este caso, quien manda en el Ayuntamiento es el funcionario y aquellos planteamientos y proyectos acariciados pasan automáticamente al capítulo de las buenas intenciones y deseos, según nos demuestra la experiencia. Seis años precisa

una Corporación para realizar una labor positiva: los dos primeros para conocer a fondo los problemas y entresijos municipales; pará actuar firmemente en el segundo bienio y gastarse en los dos años últimos, con renovaciones parciales cada tres anualidades para garantizar la continuidad debida en la gestión municipal.

El Plan General, deberá seguir todos los trámites y resolver las alegaciones presentadas. Después, el nuevo Consistorio decidirá en definitiva, aún cuando los actuales estudios se adaptan a las realidades presentes, bajo el supuesto de que la economía y con ello la ciudad no cambien de signo en un prudencial periodo de tiempo.

PETROFILO

ACL_15/08/1982_1171

Introducción

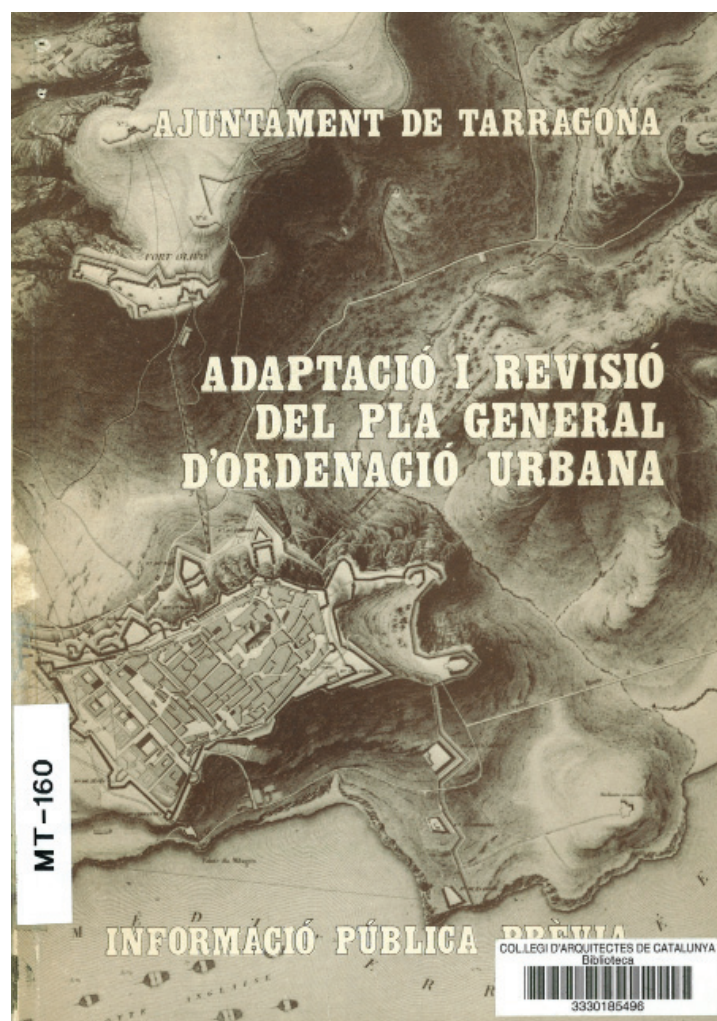
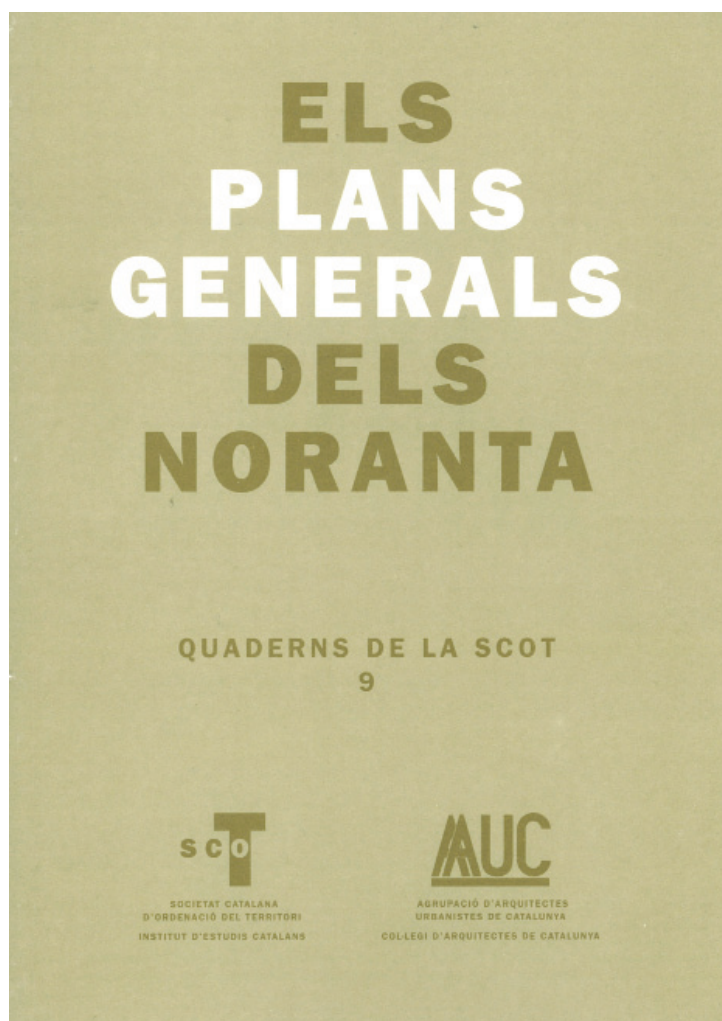
Hasta aquí, la secuencia de imágenes del crecimiento socioeconómico de la ciudad de Tarragona ha tenido mucho que ver con una tarea de agregación de un gran número de elementos que nos han asistido en reconocer una determinada forma general y que, en cierta medida, se han incorporado al discurso urbano, adquiriendo identidad propia gracias a su condición protagonista. **¿Acaso sería más correcto hablar de acumulación, es decir, de disposición desordenada?** Efectivamente, el recorrido de esta investigación dispone que algunos procesos de ocupación sobrevinieron **sin el consorcio de un plan o de una idea**, y que su poderosa imagen compite directamente por participar de las “composiciones físicas que por su escala, estructura y significado constituyen la ciudad-central” (Parcerisa, 1991).

La sedimentación en el tiempo de todas estas iniciativas ha adquirido la trascendencia y el impacto suficientes como para generar una situación que es necesario evaluar para comprender las debilidades y las potencialidades de todo ese esfuerzo colectivo que, sucesivamente, ha modelado su forma, y no siempre desde la perspectiva de promover la solidaridad, la estabilidad y la cohesión. Todo un elenco de voluntades que han querido tomar partido en el orden de un sistema urbano que, en 1980, se encuentra el equipo que redactará el Plan General de 1983. Abordo este capítulo estirando del hilo conductor que Manuel de Solà-Morales imprime en su artículo “Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico”, en el que radiografía y analiza el resultado de los trabajos de ordenación del equipo dirigido por Lluís Cantallops. Este título también se construye a partir de la relectura de mis textos elaborados en el marco de la tesina del Máster de Urbanismo cursado en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, que presentan cuatro escenarios que coexisten en la ciudad desde la década de los ochenta, momento en que el desarrollo económico e industrial de la

ciudad alcanza su punto más álgido poniendo de relieve los problemas y disfunciones que acarrea la acumulación de cosas a lo largo de treinta años de desarrollo vertiginoso.

El primero de los escenarios es el que viene dado por la problemática de unos barrios precarios, de formación casi espontánea, que llaman la atención del equipo redactor de 1980 y a los que se les imprime un “buen acabado figurativo” (M. Solà-Morales, 1985). La hipótesis de partida considera a este escenario como un ensayo para exploraciones morfológicas en la periferia de la ciudad, donde las avenidas, entendidas como ejes geométricos, conducen a una ordenación circular y concéntrica que busca cerrar episodios urbanos residenciales, pero no de otra índole.

El segundo escenario aborda cómo una ocupación industrial indisciplinada descubre las mejores condiciones de impunidad y aislamiento en los territorios entrevías que surgen de la acumulación de infraestructuras pasantes, dando lugar a una forma de ocupación con grandes similitudes con el crecimiento marginal. De ahí a que esta investigación proponga elevar a condición de modalidad de crecimiento urbano el fenómeno de **industrialización marginal** que ha originado el distrito industrial de la ciudad. A consecuencia de esta ocupación desobediente, prosperan en el tiempo bolsas de terreno liberado que, a modo de retales de suelo no urbanizado, han adquirido un cierto valor del que no se debería prescindir en el futuro más inmediato, siendo esta característica la que aborda el tercer escenario de este capítulo. Y finalmente, el cuarto escenario describe y analiza los efectos más evidentes de la acumulación periurbana, incluida la que genera la geometría de las infraestructuras, que puede llegar a atrapar a toda una periferia que refugia a los tres escenarios anteriores.



^ “Dins la història de l’urbanisme a casa nostra podem parlar del ‘paquet’ dels anys 1940-1950, el dels anys 1960-1970 i l’agrupament dels anys 1980-1990. El primer bloc no cal que us l’expliqui, perquè és una història trista que fa plorar. No sé si eren plans, però així se’ls anomenava: no hi havia topografia ni informació i, de vegades, tampoc no hi havia vergonya, ni llei. La llei, que és del 1956, ningú no va saber què era fins ben entrats els anys seixanta. Faig una excepció amb la figura de l’arquitecte Bigador que, durant la guerra civil estant refugiat en una ambaixada d’un país sud-americà, va concebre el que després va ser el primer pla presentable, el de Madrid de 1945.

[...] Els anys seixanta i setanta, l’evangeli va ser el llibre de Teran: “els plans es tecnifiquen, els autorts som autodidactes, els fan una generació sense mestres i, per tant, tots hi posem el que podem”.

[...] Entre el 1960 i el 1970, l’aparició del metropolitanisme porta el document que mai no elogiarem prou de tenir, que és l’actual Pla General Metropolità.”*

*Extractos de la aportación de Manuel Ribas Piera a la mesa redonda organizada en ocasión del debate organizado por la SCOT en 1999 sobre los Planes Generales de los Noventa, recogida en el libro *Els Plans Generals dels noranta*.

EXPLORACIONES MORFOLÓGICAS EN LA PERIFERIA

El Plan Cantallops (1983)

Tarragona se prepara para un nuevo Plan

Rebuscando en el extenso cuerpo bibliográfico de la biblioteca de la demarcación de Tarragona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, y gracias a un inventario rutinario, salió a la luz un pequeño opúsculo,¹ fuera de la catalogación informática, sobre el proceso de información pública previa a la adaptación y revisión del Plan General de Ordenación Urbana, que cuatro años después se convertiría en el Plan redactado por Lluís Cantallops y su equipo en 1983.

La publicación se estructura en dos partes bien diferenciadas, la primera recoge las reacciones a los cuestionarios elaborados para la interacción con asociaciones vecinales, cámaras de comercio y propiedad, organizaciones patronales, centrales sindicales, colectivos profesionales, organizaciones turísticas, grandes empresas, etc. La segunda parte, en hojas diferenciadas por su tonalidad anaranjada, reproduce las comunicaciones elaboradas por el grupo de trabajo del Tarragonès sobre el ámbito de ordenación del territorio en el Congreso de Cultura Catalana celebrado entre los años 1976 y 1977. Cuatro breves comunicaciones que buscan enmarcar el ámbito territorial de influencia de la ciudad de Tarragona y así contextualizar las aportaciones a los cuestionarios del proceso de información pública previa que inicia, en julio de 1979, la Comisión Informativa de Urbanismo y Proyectos del Ayuntamiento de Tarragona.

El texto introductorio del libreto, firmado por Enric Olivé Serret, a la sazón teniente de alcalde de Urbanismo, advierte en repetidas ocasiones sobre las transformaciones y mutaciones que –a juicio del político– la ciudad **“ha sufrido como consecuencia de la revolución científica y técnica, de la nueva orientación de la producción y de los cambios generales de la economía. Estos factores han mudado las estructuras sociales, y han alterado el uso del territorio y del espacio**

< Esta modesta monografía se convierte en compendio de reivindicaciones y altavoz social de reformas pendientes y pertinentes originadas por una acumulación de circunstancias económicas y sociales que engrosan el déficit urbano de una periferia industrial y residencial que encuentra, en la restauración democrática, el mejor canal para reivindicar una respuesta urbanística. En la confección de este documento, la acción social del movimiento obrero converge con el activismo catalanista, de forma que las reivindicaciones vecinales se sitúan a la par de las demandas por más competencias en la gestión territorial y urbana.

1. VV.AA. “Adaptació i revisió del Pla general d'ordenació urbana. Informació pública prèvia.” Departament d'urbanisme de l'Ajuntament de Tarragona, 1980. [711.4(467.1Tar) TAR.



Riudar. Manifestaciones por un colegio digno

1979_LBT_04

urbano, rompiendo el equilibrio anterior”. Frente a los desequilibrios de todo tipo que la ciudad afronta ya desde el despegue económico del desarrollismo y la posterior crisis económica de 1973 no es de extrañar la preocupación del responsable de urbanismo de la ciudad.

En escasamente setenta y cinco líneas Olivé enumera escandalizado: **“las nuevas concentraciones urbanas desligadas del desarrollo socio-económico y cultural y de la calidad de vida, los ataques a la supervivencia de la Tarragona de siempre (part alta, ensanche viejo, part baixa, etc.), la destrucción día a día de los elementos estructurales fundamentales y de los parámetros espaciales-territoriales, o lo que es lo mismo, la agonía de la imagen tradicional característica de la ciudad”**. Denuncia las mutaciones profundas en la composición sociológica y psicológica de los ciudadanos por mor de la inmigración que, debido al contexto industrial del momento, siguen arraigados a sus costumbres rurales, pero muy atentos a los vertiginosos cambios de la sociedad. Expone la realidad diseminada de los nuevos núcleos de población, mal comunicados, en contraste con el “aglomerado cohesionado” de una ciudad histórica con carencias en habitabilidad y estabilidad en sus edificaciones. Advierte también de la **“baja calidad estética del diseño urbano y de los edificios, que lleva inevitablemente a la impermeabilización artística de los tarraconenses, inmersos en un hábitat escaso de armonía”**.

Olivé, en su introducción, culpa de todo ello a la industrialización, que, además, “contamina el aire, el agua y el suelo e incrementa los ruidos que ponen en peligro la integridad psicológica de los ciudadanos y en especial de los más débiles”, todo un decálogo de reproches a la Tarragona que hereda el ayuntamiento democrático presidido por el alcalde Josep M. Recasens, líder histórico del movimiento socialista en Tarragona.

^ “[...] es difícil pensar cómo y en qué medida se habría producido el crecimiento urbano de Tarragona sin la triple iniciativa derivada de la creación de los polígonos industriales, el Plan de Estabilización y la ubicación en Tarragona de la refinería de petróleo de Cataluña. Lo que sí es indudable es que el fenómeno social del ‘nuevo urbanismo’ de la periferia de Tarragona es un resultado directo de la industrialización de la ciudad. Existe, asimismo, una correspondencia directa entre las fases del proceso industrializador y las fases del crecimiento de los barrios. Existe, por decirlo así, un barrio para cada fase de la implantación industrial.”*

*Fragmento del libro *Los barrios de Tarragona*. J. PUJADAS, F. BARDAJÍ. Ayuntamiento de Tarragona, 1987.

El proceso previo de información y participación pública

El proceso de información pública previa, que más que informar pretende recabar información en forma de aportaciones –más o menos rigurosas– del mayor número de colectivos sociales, se reduce a la elaboración y posterior procesamiento de dos cuestionarios (A y B) sobre los resultados del planeamiento vigente (A) y sobre las informaciones, bases y determinaciones de la revisión del Plan General (B). Sobre el cuestionario B cabe decir que abarca la mayoría de asuntos clave del municipio, agrupados en cinco grandes grupos: condicionantes, protecciones, clasificación y destino de las reservas, servicios y correcciones. Clasifica como condicionantes a los protagonistas que nos vienen acompañando a lo largo de esta investigación; la industria, el turismo, la población, el puerto, la red viaria principal y la reforma ferroviaria. Como protecciones enumera a los recursos, áreas y actividades que merecen protección, a la agricultura, la pesca, el tratamiento de las playas y las zonas verdes. Clasifica las futuras reservas en áreas residenciales intensivas y extensivas, suelo urbanizable programado y no programado, suelo no urbanizable y suelo industrial. Relaciona los diferentes servicios y sus déficits según sector y necesidades de la ciudad. Y finalmente, destaca las correcciones necesarias que merecen los déficits del núcleo antiguo y los barrios, el tratamiento especial que requieren determinados entornos urbanos y –en general– la revisión de criterios urbanísticos.

En el cuerpo central de la publicación se enumeran los puntos críticos del planeamiento y de las previsiones planteadas para la nueva revisión del Plan General. Este listado, declarado como poco exhaustivo por la propia publicación, es de gran interés, ya que conforma una imagen clara de la ciudad y sus déficits una vez instaurada la democracia. **Con relación al desarrollo y al orden urbanístico de la industria, se define a Tarragona como interdependiente respecto de sus vecinos, con una industria favorecida por la protección estatal que**



Campclar. Bloques de promoción pública

1979_LBT_05



Bloques de viviendas y terrenos en Campclar

1989_LAC_01

ha crecido desmesuradamente, que ha degradado el medio ambiente y que ha desequilibrado la población debido a su elevada concentración en un ámbito muy concreto, la franja entrevías. Sobre esta ubicación se establecen una serie de medidas encaminadas a estabilizar los efectos nocivos (ruidos, contaminación, peligrosidad, etc.) y agresiones (salinización de los acuíferos, abandono de terrenos y privatización de la franja litoral) de esta actividad mediante la neutralización de los focos contaminantes y la disposición de franjas de protección y vías de evacuación suficientes, bajo la advertencia de la ineficacia de estas medidas si no son asumidas por todos los municipios con actividad industrial.

Sobre el crecimiento urbano, de su población y sus reservas se pregunta sobre las áreas geográficas más adecuadas para la reserva de crecimiento. Reconociendo que la gran industria ocupa una posición estratégica y condiciona las posibilidades de expansión de la ciudad, obligando a la búsqueda de zonas protegidas de la acción industrial química y petroquímica. Las incertidumbres son importantes, ya que la reciente crisis del petróleo, la tendencia económica y la coyuntura general no permite establecer un pronóstico preciso sobre el crecimiento y la estacionalidad de la población en los próximos años. Esta incertidumbre afecta directamente a la previsión y al destino de las reservas y necesidades dotacionales de una población en constante evolución económica y social.

Con relación a la red viaria, la cuestión industrial planea de nuevo sobre la adecuada dimensión de los accesos y el tráfico de mercancías. Los accesos al puerto y a los diferentes polígonos industriales (urbanizados o marginales) desatan un importante debate sobre el tráfico urbano, suburbano y comarcal y el mejor sistema de comunicaciones que los articule. La reconsideración de la red viaria

proyectada en el marco del Plan Comarcal se hace inevitable. Sobre el turismo, el reposo y el ocio, Tarragona mira hacia su levante, como lo hizo a mediados de los cincuenta, con intención de explotar el paisaje mediterráneo de sus playas y pinedas como un recurso turístico privilegiado, pero con la amenaza de un desarrollo urbanístico orientado a la segunda residencia.

Y cierra este capítulo con una reflexión sobre la política reequilibradora del territorio basada en las conclusiones de los grupos de trabajo del Congreso de Cultura Catalana, que alertan sobre las teorías de **máximo aprovechamiento economicista del territorio y abogan por un equilibrio ecológico y social lejos de políticas de crecimiento a toda costa.**

La mayor contribución que ofrece esta publicación es el extracto, en forma de listado, de las comunicaciones recibidas como respuesta a los cuestionarios elaborados por la Comisión Informativa de Urbanismo y Proyectos del Ayuntamiento de Tarragona. La gran cantidad de aportaciones se organizan en diferentes ámbitos: aspectos generales, medio ambiente, ordenación industrial, red viaria, barrios de poniente, barrios septentrionales, casco urbano, equipamientos y espacios comunitarios, nuevas zonas residenciales y gestión.

Analicemos las aportaciones más significativas en función de entidades o corporaciones más representativas. El Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares propone la creación de una tipología de unidad habitacional apta para el turismo y la primera residencia, aconseja la urbanización con densidades en torno a los 300 hab./ha, considera a la autopista como el límite físico de cualquier crecimiento urbano de la ciudad, defiende el aislamiento de los grandes complejos industriales mediante barreras verdes de protección, cuestiona el crecimiento de los barrios de poniente y considera que los

^ “El boom industrial de Tarragona, iniciado en los años 60, supuso la llegada a la ciudad de miles de inmigrantes, que trabajaron en el montaje de las factorías químicas. Pero cuando, al final de los años 70, finaliza la expansión, el trabajo de las constructoras y de las empresas de montaje empieza a disminuir, comporta que se tengan que desplazar a otras zonas. [...] Después de dos décadas de crecimiento constante, comienza la fase de recesión del mercado laboral a causa de dos factores. De un lado, las empresas del sector petroquímico requieren de un número bastante reducido de obreros no cualificados, mientras que técnicos y obreros especializados vienen de fuera, de otras plantas industriales de las mismas empresas. [...] De otro lado, miles de inmigrantes participaron en la construcción de la petroquímica, muchos de los cuales, una vez acabada, han tenido

que buscar trabajo en otros lugares. [...] El desarrollo industrial generaba pocos puestos de trabajo y, en su mayoría, de alta calificación. Las empresas químicas y petroquímicas son intensivas en capital, pero no en puestos de trabajo.”*

* Fragmento del libro *Els barris d'Adigsa. Campclar*. R. M. Bosch. Generalitat de Catalunya, 1995.

equipamientos necesarios en estos barrios corresponde –en parte– a la industria, para contrarrestar el impacto medioambiental que produce. A la vez, estima imprescindible la autorización de nuevas industrias únicamente en polígonos urbanizados, para evitar servidumbres indebidas, y la mejora de los accesos a los polígonos existentes, tanto residenciales como industriales. En cuanto a las infraestructuras, reclama un apeadero ferroviario en la futura estación de autobuses, advierte de la proximidad entre travesía (actual A-7) y autopista, considera menos invasivos los accesos al puerto mediante cinturones concéntricos al núcleo urbano que con viales radiocéntricos. Propone una serie de mejoras y regulaciones en la normativa urbanística del casco urbano, además de reclamar mayor protección pública de la franja litoral fijando una zona libre de edificaciones.

La autoridad portuaria aprovecha esta ocasión para reclamar una serie de mejoras en los accesos al recinto portuario, la ampliación de la zona franca y la extensión de la calificación industrial entre la carretera de Tarragona a Salou y el mar. Solicita limitar el acceso libre a una serie de viales próximos al recinto portuario limitando, incluso, la prevista ampliación del paseo marítimo dentro de su recinto.

Diferentes asociaciones de vecinos exigen criterios más exigentes para la autorización administrativa de grandes industrias, demandan mejoras en los accesos y ejes viales principales de los barrios, así como una mejor comunicación con la ciudad. Denuncian el problema del tráfico de acceso al recinto portuario y la falta de equipamientos dotacionales en general. Reclaman la reapertura del apeadero ferroviario de La Canonja y recuperar el camino antiguo de acceso a la playa de Riuclar. Cámaras de Comercio y de la Propiedad y asociaciones provinciales de Constructores y Promotores solicitan que los cambios en la normativa urbanística no paralicen la actividad económica de la comarca.

El Plan Cantallops y el Francolí

Tratando de averiguar una respuesta lógica a la pregunta que se formula Josep Parcerisa en su reflexión sobre las soluciones del Plan Cantallops: **“en el río Francolí, ¿hubiera sido posible proponer un escenario nuevo para la ciudad futura?”**, rápidamente dirijo la mirada a los capítulos anteriores de esta investigación, en los que han aflorado ciertos protagonismos que pueden formar parte de la respuesta: la combinación de la mejor triangulación de las infraestructuras, la condición entrevías, la ocupación desobediente o el valor de lo no urbanizado. Es evidente que Parcerisa detecta pocas intuiciones en este sentido en el Plan Cantallops, un plan que se apoya en exceso sobre la composición morfológica como única alternativa de regulación urbana, intentando completar capítulos pendientes, como el final de la Rambla, la aproximación a Bonavista y la incorporación de Sant Pere i Sant Pau, entre otros. Lo que hace pensar que la acumulación de cuestiones inacabadas en la ciudad sedujo más a los redactores del Plan que la oportunidad de “abrir un nuevo ciclo urbanístico donde la nueva imagen a perfilar fuese realmente un esfuerzo difícil y actual de imaginación, tanteo e intuición” (Parcerisa, 1991).

Para ese esperado nuevo ciclo, el papel del Francolí y de la acumulación industrial a su derecha cobraban especial protagonismo. Su incorporación sincera a la forma general de la ciudad en 1983 probablemente hubiera significado quebrar el estigma de una ciudad a dos velocidades, encajadas, ahora sí, por el anhelo de una Tarragona también al otro lado del río. De ser así, la ciudad, y sus proyectos, se habría decantado más hacia sus barrios de Ponent asumiendo como propias las necesidades y reivindicaciones de una periferia que siempre ha querido ser de Tarragona. Habría conducido seguramente a un reconocimiento de las oportunidades que todavía guarda la ciudad, en equipamientos y emplazamientos, como la Universidad Laboral, la Tabacalera, la estación de Clasificación y la Horta Gran, considerándolos como perfectos candidatos a acoger grandes proyectos, como la universidad, que prefirieron otros destinos menos digeribles por la forma general de la ciudad y que así se ha constatado en el tiempo.



El cauce del Francolí entre la ciudad y el Ponent

2008_AFA_01

Un enfoque crítico al Plan de 1983

El artículo² de Manuel de Solà-Morales reflexionando sobre el trabajo del equipo dirigido por Lluís Cantallops, publicado en la revista *UR I*, organizado en una estructura jerárquica de títulos y textos, requiere también un comentario específico para comprender no solo el mensaje, sino la forma de transmitirlo mediante contenidos, imágenes y posicionamientos.

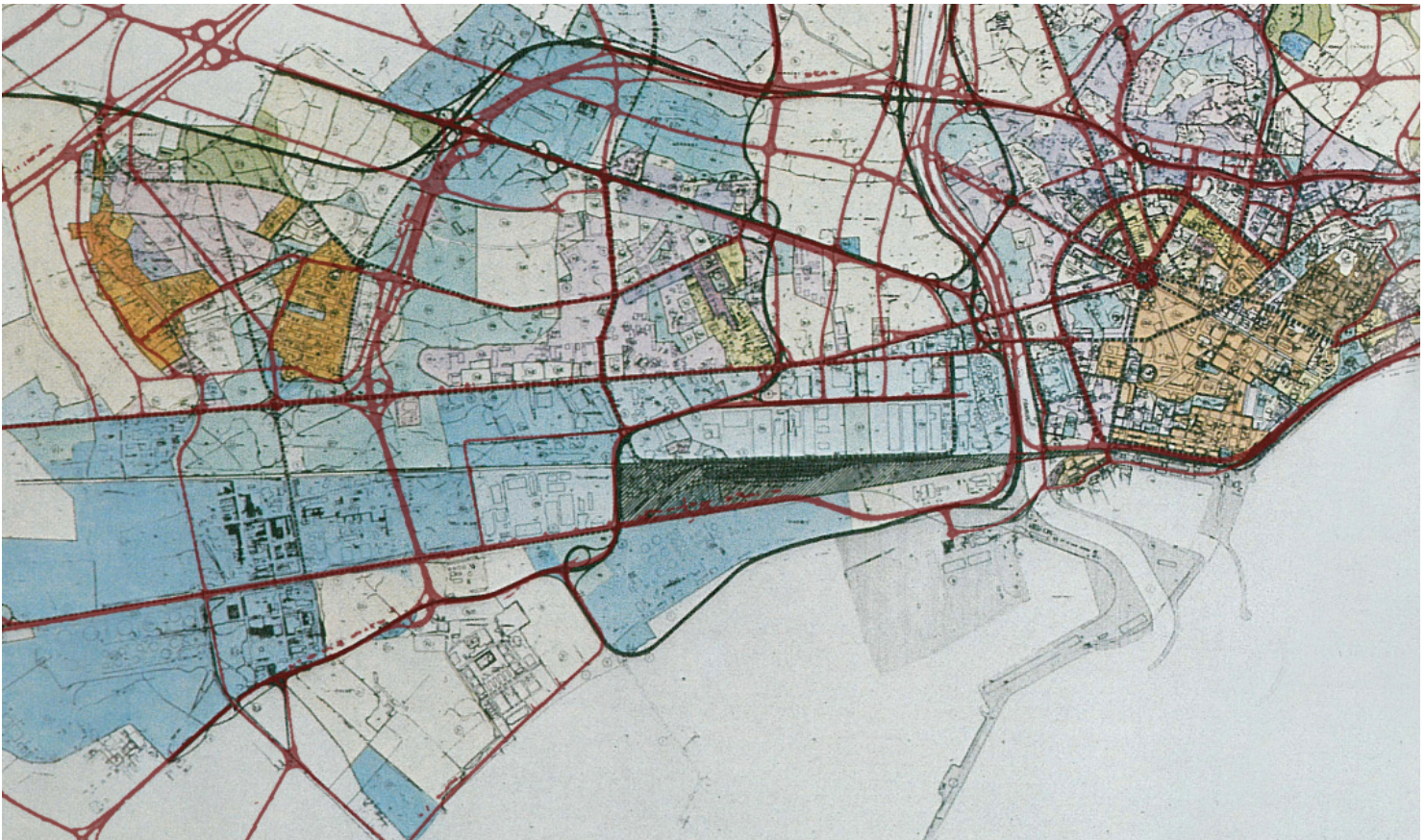
Tras un primer acercamiento a los criterios utilizados en la elaboración del Plan comentado, identifica un claro academicismo geométrico en la definición de la regulación urbana que propone el Plan y que tanto se apoya en la clásica forma urbana de Tarragona. Muy al uso del planeamiento urbano de composición figurativa tan utilizado en Centroeuropa a partir de los años veinte. Para ello, reconoce el esfuerzo del equipo redactor al trabajar sobre una escala poco frecuente en planificaciones generales, donde la regulación geométrica propuesta detecta los condicionantes topográficos, sistémicos y volumétricos con cierta comodidad.

Un escueto primer texto perimetral ofrece una entrada sutil a la escala y la ubicación de la ciudad, y también a su conexión histórica con otras ciudades próximas. Seguidamente, un acercamiento a los antecedentes urbanos e intentos de organización general de 1922, 1960 y 1973. El segundo texto perimetral, de mayor extensión, enfoca sobre el sistema viario de Tarragona y de sus alrededores, enfatizando lo desmesurado del esfuerzo viario de planeamientos anteriores, a modo de supermallas, frente a las opciones de vaciado y modificación de trazados de la propuesta, algunos poco afortunados, cerrando esta reflexión con una inquietud sobre el encaje entre el sistema viario propuesto y el esquema urbano general y territorial.

Merece especial atención cómo resume los instrumentos básicos que utiliza este nuevo Plan en la definición de la nueva Tarragona a partir

¹ La Tarragona que imagina el equipo redactor del Plan de 1983, el primer plan de la democracia, se sustenta en el esfuerzo de prolongar el eje de la Rambla hasta llegar al Francolí, pero sin considerar cómo lo debe cruzar. En palabras de Parcerisa: “és un document que respecte el riu, i respecte el salt del riu no diu absolutament res”.

² SOLÀ-MORALES, Manuel. “Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico”. Barcelona: *UR I: Valladolid, la constante necesidad de crecer sobre sí misma*, Laboratori d’Urbanisme, ETSAB-UPC, 1985.



Coincidencias entre el esquema viario de 1973 y el plan general de 1983

MEP_R_1973-83_04

^ “En este mismo plano se lee la propuesta del sistema primario de vías. Inscrita en el gran arco que forma la autopista Barcelona-Valencia, la variante o primer cinturón, –cuyas primeras rampas litorales que corren en frente marítimo, y las que rodean por detrás la ciudad están ya construidas–, se prolonga cruzando el río y atravesando las huertas adjuntas, y también la zona industrial y luego a su vez la carretera de Reus hasta reencontrarse con la autopista. Esta estructura primaria, en buena parte establecida ya por anteriores planeamientos, se reajusta reduciendo su anchura sobre todo al cruzar el barrio del río, y efectivamente se modifica su antiguo trazado no urbano al acometer la carretera de Valencia, para en su lugar, horizontalizarse en el encuentro con la autopista. Cambia así su carácter de cinturón o de ronda exterior por el de auténtica variante o desdoblamiento urbano de la gran vialidad territorial.

[...] Si contrastamos el plano de Sistemas Generales y Clasificación del suelo con el Plan General vigente de 1973 advertiremos por una parte las razones de este todavía potente esquema primario, quizá exagerado, y al mismo tiempo el esfuerzo simplificador que efectúa la propuesta

actual sobre aquel Plan General antiguo. Efectivamente, de aquella gran malla territorial al modo de las grandes supermallas años 60 de genealogía anglosajona, y de aquella antigua idea de esquema director entendido como soporte infraestructural siempre en exceso, donde cabría preguntarse cuanto recuerda el estilo de Plan de Infraestructuras del Área Metropolitana de Barcelona, se ha pasado a una única ronda industrial que en un cuadro de sólo 5 x 5 km. comprende la totalidad del futuro sistema, reduciendo así el ámbito precedente a su tercera parte. De aquella búsqueda de la supermanzana de kms. cuadrados sólo quedan dos o tres módulos industriales y el resto del esquema se somete sobre todo a la búsqueda de la buena conectividad con el casco urbano central y al mismo tiempo a una solución confortable de su atravesamiento sin problemas.”*

*Extracto del artículo de Manuel de Solà-Morales “Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico.” Barcelona: *UR I: Valladolid, la constante necesidad de crecer sobre si misma*, Laboratori d’Urbanisme, ETSAB-UPC, 1985.

de: a) tres operaciones viarias de gran calado, la ronda interior, una espina edificada paralela al río y que parte del puerto, y la prolongación de la Rambla hacia poniente a modo de nuevo barrio concéntrico, todas ellas operaciones básicas en la organización de la ciudad; b) la comedia definición de tipologías edificatorias evitando la proliferación de otros tipos de ordenación, más propios de otros planeamientos menos decimonónicos; c) la quizás exagerada concreción volumétrica de las nuevas unidades de actuación.

De forma complementaria a las memorias de los correspondientes planes generales de la ciudad y planes parciales de los desarrollos residenciales en el Ponent de Tarragona, la **aproximación** a los barrios de Ponent de Tarragona **desde la forma urbana** se limita –en gran medida– a las aportaciones de Manuel de Solà-Morales en 1985 y de Josep Parcerisa en 1991. También Lluís Cantalops justifica su intervención en un resumen analítico publicado a modo de monografía por el MOPU en 1988. Otras referencias técnicas desde la urbanística a estos barrios las podemos localizar en ensayos mucho más actuales y en el marco de un debate más territorial sobre el Camp de Tarragona.

En 1987 el Ayuntamiento publica *Los barrios de Tarragona. Una aproximación antropológica*³ que radiografía desde una perspectiva sociogeográfica a cada uno de los barrios de Tarragona aportando un estudio académico y científico. Algo más abundante es la bibliografía de temática socioeconómica en torno al empuje industrial que hizo posible el desarrollo de Tarragona en general y de los barrios de Ponent en particular. Diversos investigadores locales han apuntado en sus

publicaciones la clara relación entre desarrollo económico y desarrollo residencial en todas sus posibles variantes. Sin lugar a dudas, las opiniones de Joaquim Margalef⁴ y Francesc Llovell en este sentido han de tenerse muy en cuenta. El arquitecto Josep Llop, en su ensayo *La industrialització de Tarragona (1957-1971) i les seves circumstàncies*, describe el proceso de industrialización de la periferia de Tarragona desde una perspectiva traumática y sobre la base de un trabajo de análisis histórico, manejando fuentes generalmente historicistas y de corte económico y social sin atender a las aproximaciones sobre la forma urbana que Manuel de Solà-Morales y Josep Parcerisa habían puesto de manifiesto quince años antes.

Recientemente, algunas tesis doctorales han tocado tangencialmente la problemática en los barrios de Ponent, pero desde una visión más territorial, Rafael del Amo⁵ en 2003 y Jorge Alberto Montejano⁶ en 2010 han aportado sendas visiones muy particulares sobre procesos metropolitanos más allá del tejido estrictamente urbano.

Por consiguiente, el interés para el desarrollo de esta investigación de la importancia de la lectura en paralelo de esta bibliografía se traduce en poner en común y superponer las aproximaciones técnico-urbanísticas con los análisis antropológicos de los noventa, con el fin de poder establecer relaciones entre las **acciones urbanas sobrevenidas, el porqué de los emplazamientos seleccionados y la problemática de la precariedad urbana en paralelo a la implantación industrial en Entrevías**. Todo ello bajo las variadas perspectivas que nos ofrece la documentación gráfica seleccionada y los planos que se han elaborado para esta investigación.

3. PUJADAS, J., BARDAJÍ, F., *Los barrios de Tarragona. Una aproximación antropológica*. Ajuntament de Tarragona, 1987.

4. El Tarragonès. *Estructura económica, expansió industrial i desequilibris territorials* (1979). *La ciutat de Tarragona: realitat actual i planejaments de futur*, 1994.

5. *Transformaciones económicas y cambios sociodemográficos en el espacio de la conurbación de Tarragona-Reus* (1960-1996). URV, 2003.

6. *Metropolización del territorio y regiones urbanas intermedias. El caso del ámbito central del Camp de Tarragona* (1977-2008). UPC, 2010.



Ortofotoplano modificado que ilustra el alcance del fenómeno de la “industrialización marginal” en Entrevías

MEP_AR_2010_02

△ La manipulación de los ortofotoplanos más actuales, resaltando y degradando la intensidad de sus contenidos con clara intencionalidad, busca dar verosimilitud gráfica a los argumentos en torno a la “industrialización marginal” y el “no urbanizado”. La forzada comparación visual entre el positivo (industrialización marginal) y el negativo (lo no urbanizado) muestra el importante alcance territorial de la industria dispersa fuera de polígonos industriales delimitados y las considerables extensiones de terreno expectante que ocupan los intersticios que median entre la industria dispersa, y que también vienen siendo disputados por los usos y actividades próximas, como el puerto, las áreas recreativas y de ocio y la presión residencial.

Los impulsos desarrollistas del momento, que alteraron la morfología territorial de Entrevías, dieron lugar a tejidos periurbanos de características marginales, pero no siempre vinculados a precarias condiciones exclusivamente residenciales. Estos espacios de la nueva Tarragona, marcados por una cultura industrial dominante y con escasez urbanística, todavía no son “espacios

de precisión” (R. Sennett, 1997) y, por consiguiente, generan distancia y tensión en “la imagen fabricada de la ciudad” (Usemoto, 2004). La producción industrial tradicionalmente ha ocupado franjas de terreno condenadas al olvido y a la exclusión urbanística. Llegados a este punto, merece especial interés abordar estos procesos de industrialización marginal en el territorio bajo ópticas de análisis, diagnóstico e intervención adaptadas a este fenómeno de crecimiento urbano que se fundamenta en características estructurales de implantación marginal. Todo ello sin menospreciar su valía, porque no por carecer de regulación les falta interés urbanístico. Hoy, en un momento de incertidumbre territorial, el motor industrial químico y residencial periférico de Tarragona presenta un claro estancamiento y, en paralelo, evidentes tendencias a la “tercialización” del tradicional ámbito industrial al otro lado del Francoí. La escasa heterogeneidad industrial de Entrevías en la actualidad podría convertirse en un lastre en caso de un estancamiento productivo de la química, dejando inertes los espacios intersticiales dispersos, pensados para acoger viejas expectativas.

LA OCUPACIÓN DESOBEDIENTE

Vinculaciones indisciplinadas en la periferia

El fenómeno de industrialización marginal

Las formas de crecimiento urbano entendidas como una secuencia de momentos en la construcción de la ciudad.¹ Momentos siempre vinculados al tiempo, al espacio, a la forma y al uso. Siguiendo esta premisa, y como objetivo, esta investigación **se cuestiona la segregación y marginalización de los espacios industriales periféricos, para reivindicar las potencialidades inherentes de unos emplazamientos muy marcados por la distancia social entre su actividad industrial e infraestructural, su huella histórica y su crónica actual.** Un autismo urbano provocado y amparado en el tiempo por la propia ciudad, que esconde la impunidad de su secuencia urbanística. “Conseguir una mirada atenta a las causas del crecimiento, a cómo se produce y a las formas alternativas que, en consecuencia, resultan o pueden resultar”.² Y todo ello ante una clara perspectiva “[...] La de una arquitectura de la ciudad que no es la de sus edificios individuales, ni tampoco los proyectos de los espacios vacíos, sino que está en la articulación formal de sus partes” (M. Solà-Morales, 1991).

A raíz de la llegada de los nuevos fenómenos socioeconómicos ligados a la industrialización de Tarragona, con claro impacto en el territorio, surgieron tejidos periurbanos de características marginales y no siempre vinculados al hecho residencial. Esta actividad económica e industrial, aceptada como fenómeno social de primer orden en la Tarragona moderna, se vio alterada a razón de una incorrecta implantación en el territorio, al no reunir las condiciones de planificación, urbanización y edificación necesarias para un correcto funcionamiento.³ Dando pie a que **estos nuevos espacios de la ciudad, marcados por una intensa imagen industrial y con escasez urbanística no se convirtieran en espacios de precisión y por consiguiente generasen distancia y tensión en la imagen fabricada de la ciudad.**

1. “La construcción de la ciudad, de una parte de ciudad, combina a lo largo del tiempo las distintas operaciones sobre el suelo y la edificación, y la complejidad de su resultado no es sólo repetición de tipos o yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso encadenado en que las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios. Distancias o continuidades, alineaciones y vacíos, perfiles y encuentros, solares y monumentos describen así la secuencia de un proceso temporal materializado en formas estáticas” (Solà-Morales, 1986).

2. SOLÀ-MORALES, M. Introducción a *Las formas de crecimiento urbano*. Edicions UPC, 2008.

3. “La actividad económico-industrial, entendida también como fenómeno social de primer orden, puede verse alterada en caso de que su implantación en el territorio no reúna las condiciones de parcelación (P), urbanización (U) y edificación (E) necesarias para su canónico funcionamiento.” SOLÀ-MORALES, M. *Las formas de crecimiento urbano*. Ediciones UPC. Barcelona, 1997.

Los momentos especulativos que marcaron la condición periférica industrial en la Tarragona moderna comienzan a transformar la estructura del suelo en Entrevías, dando lugar a establecimientos periurbanos –de marcadas características marginales– no vinculados a la presión residencial y que obedecen a una dinámica proindustrial, a la precariedad urbanística y a la impunidad del momento. Reconocemos aquí un fenómeno de características similares a los asentamientos marginales⁴ que, por definición, han ocupado franjas de terreno destinadas al olvido y a la exclusión urbanística, invitando a abordar estos procesos de industrialización marginal en el territorio bajo ópticas de análisis, diagnóstico e intervención próximas a esta forma de crecimiento urbano. Todo ello sin menospreciar su origen, porque no por carecer de regulación en su momento les falta interés urbanístico. Así, considerar a la industrialización marginal como fenómeno vinculado al crecimiento urbano es todo un hecho que también implica reconocer el valor de decisiones improvisadas en el territorio, no planificadas, pero admisibles.

Llegados a este punto son pertinentes las siguientes preguntas: **¿cómo surge este fenómeno?, ¿cuál es su secuencia?** El ejercicio gráfico del ortofotoplano alterado que acompaña a este texto es un acercamiento a estas cuestiones mediante la forma y dimensión que adquiere esta modalidad de crecimiento en Entrevías, donde una **ocupación industrial dispersa se apoya en unas trazas de ferrocarril que no le son propias**, alejándose de la fácil accesibilidad del eje viario principal (N-340). Este espacio desregulado origina un mosaico de destinos diversos en el que los cambios de uso se convierten en

4. “Los procesos de urbanización marginal se caracterizan por ser aquellos fragmentos de ciudad que producidos en condiciones claramente contradictorias a las convencionales, llegan a convertirse con el tiempo, en un nuevo elemento agregado urbano residencial.” Joan BUSQUETS *et al.* *La urbanización marginal (I)*. Laboratorio de Urbanismo. Barcelona, 1976.

> A partir de 1966, las nuevas factorías químicas empiezan a construirse sobre un terreno absolutamente libre de cualquier indicio de una mínima urbanización. La precariedad de los accesos y la ausencia de suministros básicos no es un obstáculo para que, de forma improvisada, se inicien los primeros replanteos de las nuevas estructuras a edificar.

la secuencia de crecimiento de la actividad dominante, **adoptando siempre la forma del terreno disponible a su capacidad de ocupación y regeneración.**

A partir de la manipulación del ortofotoplano del 2010 ha aflorado la magnitud de la ocupación industrial en terrenos no urbanizados, que guardan una misma correspondencia, la de acomodarse entre las cuatro trazas pasantes que fraccionan el litoral entre Vila-seca y Tarragona. A la vista un mosaico caprichoso, en el que los pedazos resaltados delimitan o bien con una o varias infraestructuras o directamente con terrenos en expectativa de ser ocupados. Entre todos ellos ninguna calle, pero sí una red de tuberías enterradas o elevadas que actúan como su vínculo necesario.



Butano S.A. Construcción de la factoría

1966_AFC_09



Industrias Químicas Asociadas. Vista aérea

1966_ICC_18

Entre el mar y Entrevías, el puerto

Otro elemento de ocupación, vinculado a la ciudad y luego a su periferia industrial, el puerto⁵ de Tarragona, es un fragmento de la ciudad que igualmente se desarrolla en condiciones contradictorias a las convencionales, donde la ocupación no obedece disciplinadamente a las dinámicas pactadas o estipuladas por un orden urbano establecido. Su expansión discurre y se desparrama deslizándose por un frente litoral impermeable a la actividad portuaria, precisamente por esta ocupación industrial desobediente que no atendió a otras obligaciones.

La influencia del puerto sobre los límites entre la ciudad y el mar es indiscutible, pero no hegemónica. Como ya sabemos, desde 1952 Entrevías extendió su influencia industrial hasta la misma línea de costa antes que las dinámicas portuarias obligaran a ampliar las instalaciones del puerto, lo que produjo la inusual situación de que la única posibilidad de ampliación portuaria pasara por ganar terreno al mar. De este modo, las cambiantes trazas que han delimitado la zona de afectación portuaria y la costa dicen mucho sobre las tensiones a un lado y al otro de estas áreas de interés tan diversas, y que todavía hoy siguen perfilando un límite complejo entre la influencia y las necesidades de la Autoridad Portuaria y los usos limítrofes existentes, el industrial, el agrario y el turístico.

La compleja y singular trabazón de los límites portuarios con su territorio más próximo presenta una discontinuidad visual, reflejo de la forzada juntura entre ambos territorios, por la difícil convivencia entre terrenos expectantes y necesidades portuarias en constante crecimiento, y que han **redibujado –en forma de maclas– los espacios de**

relación entre el puerto y su territorio más adyacente. El protagonismo compartido entre el puerto y la actividad industrial es la causa de la tensión constante que da lugar a apéndices construidos y vacíos intersticiales según varía la intensidad de dicho protagonismo. Esta alternancia de piezas macizas, huecas y expectantes, dispuestas a lo largo de este límite físico irregular y de forma acumulativa, ha articulado sucesivamente las actuaciones portuarias construidas hasta conseguir una **estructura general no necesariamente homogénea ni coherente, pero tampoco conflictiva**, que ha producido dinámicas urbanísticas que comparten mecanismos de composición urbana entrelazados, pero, a la vez, separados y distantes. Todo ello ha generado mutaciones formales con repercusión directa en las posibilidades de conexión, implicación y relación permitiendo paradojas entre usos limítrofes y cercanos que, a su vez, ha establecido incertidumbres ante las consecuencias territoriales originadas por desequilibrios y carencias sin resolver. Y, por supuesto, el puerto, como motor económico indiscutible, requirió y sigue demandando conexión y apoyo de las grandes infraestructuras pasantes para poder evacuar su tráfico portuario y promover un rápido trasiego de mercancías. Esta necesidad ha conllevado consecuencias en sus límites, tensionando cada vez más al territorio mediante nuevos accesos de alta capacidad y servidumbres complejas que comprometen el delicado equilibrio entre ellos, como ya ocurrió en 1981 con el proyecto de las soluciones “Oeste” y “Eje transversal” con respecto a la ciudad y al puerto.⁶

Pese al concurso de algunas herramientas de gestión territorial y urbanística,⁷ esta especulación pone de manifiesto el papel protagonista

5. “El puerto es para Tarragona lo que la comarca para Reus”. Petrófilo. *Actividades portuarias*. Crónica del 13/01/1955. (Libro II, ACL_13/01/1955_153, pág. 84).

6. MEZQUIDA, L. M., *Petrófilo*. “Accesos portuarios”. Crónica del 26/11/1981 (Libro II, ACL_26/11/1981_1132, pág. 355).

7. *Pla Director Urbanístic de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona*, 2003 (Libro III, págs. 220-221).

del puerto con relación a la organización urbana, social y económica de la periferia más industrial de Tarragona, haciendo especial énfasis en el estudio, el análisis y las posibilidades de sus límites físicos, administrativos y de influencia. Pretende, pues, profundizar en los desafíos urbanísticos en torno al límite o juntura portuaria terrestre, **evitando confiar a un devenir incierto los equilibrios imposibles de unas necesidades urbanas, sociales y económicas en constante mutación ideológica y tecnológica.** El reto consiste en desmenuzar el esfuerzo de adaptación del ámbito portuario construido, ordenándolo cronológicamente y poniéndolo en relación, no solo con el núcleo urbano e histórico de Tarragona, sino principalmente con su realidad más próxima, el territorio agrario y turístico de La Pineda y el ámbito industrial entrevías - polígono sur.

El protagonismo sugerido y su interacción con el entorno más inmediato piden recapitular en torno a las siguientes pulsiones. **¿Cómo han condicionado las preexistencias urbanas, territoriales e hidrográficas al desarrollo del puerto?, ¿se ha visto comprometida la expansión del puerto?, ¿qué dinámicas urbanas comparten, o podrían compartir, ambos lados del límite portuario?** La voluntad de permanencia del puerto ha expuesto a su territorio más limítrofe a fuertes presiones urbanísticas que, frente a la débil expectativa de ciertas áreas colindantes, han ocasionado desequilibrios morfológicos evidentes en el actual uso del suelo. Ello nos conduce a reflexionar sobre la regulación geométrica a que han dado lugar estas preexistencias

sobre el ámbito portuario y nos permite construirnos una idea, según la composición de su forma, que la hagan visual e intelectualmente comprensible como respuesta a esas limitaciones geométricas que no han sido espontáneas. La irregularidad de sus límites sugiere un campo de trabajo en torno a las disfunciones e impedimentos que los han determinado, sobre la base de dinámicas urbanísticas que comparten mecanismos de composición urbana entrelazada pero, a la vez, separados y distantes; mutaciones formales con repercusión directa en las posibilidades de conexión, implicación y relación; contradicciones entre usos limítrofes y cercanos, e incertidumbres ante las consecuencias territoriales fruto de desequilibrios y planteamientos sin resolver.



Puerto. Vista aérea de nuevos proyectos de ampliación en 1976

1976_APT_01

^ El redibujado sobre esta imagen aérea muestra los proyectos de expansión que la Autoridad Portuaria de Tarragona maneja en 1976. El objetivo es conseguir el mayor número de superficie ganada al mar para la ampliación de muelles de carga y descarga.



Puerto. Vista aérea de los diques de Levante y de Aragón

1971_API_01



Puerto. Vista aérea

2007_AFA_10

^ Pese a que el puerto de Tarragona es muy anterior a los orígenes industriales en Entrevías, su desarrollo y ampliación no consiguió apropiarse de terrenos al otro lado del cauce del Francolí. Ello implicó la necesidad de ganar terreno al mar construyendo dársenas que, a su vez, obstaculizaban la salida del río al mar. Únicamente más allá de la desembocadura modificada el puerto ha podido hacerse con algunos terrenos continentales consiguiendo así penetrar en suelo firme. En las imágenes comparadas se percibe con claridad que, en su gran mayoría, los terrenos portuarios han sido ganados al mar con el consiguiente coste económico y de modificación de la franja costera que ello ha supuesto. A esto hay que añadir que la zona franca del puerto, extendida irregularmente hasta las puertas de La Pineda, constituye una frontera legal que dificulta la relación de la industria con los terrenos ganados al mar, quedando algunas factorías aprisionadas entre esta anómala situación. La única relación que hoy se mantiene es a través del fluido de materias primas por los racks que comunican los pantalanés y las factorías, suficiente conectividad para el objetivo industrial, pero insuficiente para la oportunidad urbanística de liberar el perímetro sur de Entrevías.

> El puerto, este gran artefacto de influencia territorial, necesitó expandirse para beneficiar el tránsito de materias primas y elaboradas que requería principalmente la industria química y petroquímica. La extensión de su capacidad portuaria permitió también abrir sus instalaciones a nuevos sectores productivos, como la logística y el transporte de pasajeros, este último algo efímero. La consolidación del sector pesquero y los usos minoritarios deportivos y de ocio ayudó a redefinir una estructura portuaria basada principalmente en dos grandes áreas: la más próxima a la ciudad, reconvertida en una Marina y puerto deportivo en la que se adaptan los antiguos tinglados y zonas de carga como espacios ganados por la ciudad, y las grandes dársenas ganadas al mar que, junto con los diversos pantalanés y boyas de descarga, permiten el tránsito franco de las mercancías más industriales.



Secuencia gráfica que muestra el crecimiento portuario de Tarragona, y superposición a escala sobre el puerto y el litoral de Barcelona. Fuente: Elaboración propia







1801



1807



1855

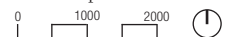


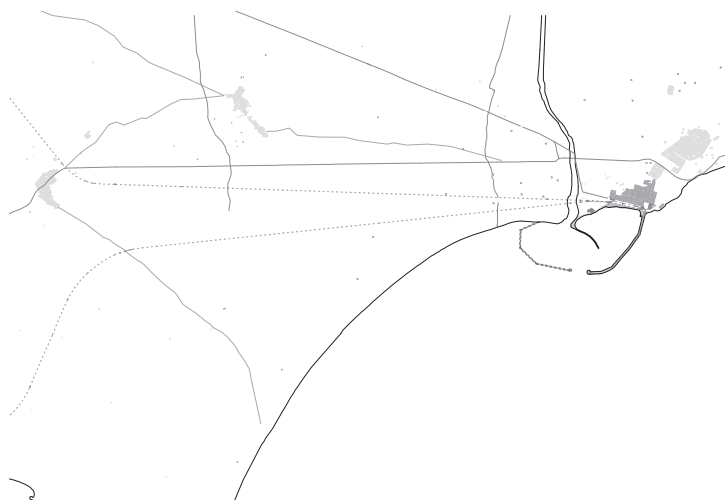
1860

^ La vinculación del puerto en su contexto territorial no siempre ha estado relacionada con las infraestructuras. Las primeras imágenes históricas (Libro III_1563_LRT_01) presentan un puerto siempre vinculado a la ciudad baja, desprotegido y desligado de la red de caminos principal, alejado de la Vía Augusta y apartado de las nuevas carreteras del siglo XVIII. No será hasta bien entrado el siglo XIX, coincidiendo con el impulso del comercio nacional e internacional, cuando se sugieren conexiones directas con el puerto. Es el caso de la Vía Amalia que, si bien apunta también hacia la ciudad alta al llegar al río, se bifurca en dirección a La Marina del puerto buscando una relación directa con los muelles de carga. En 1860, la vieja ciudad de La Marina y su ensanche tienen el suficiente

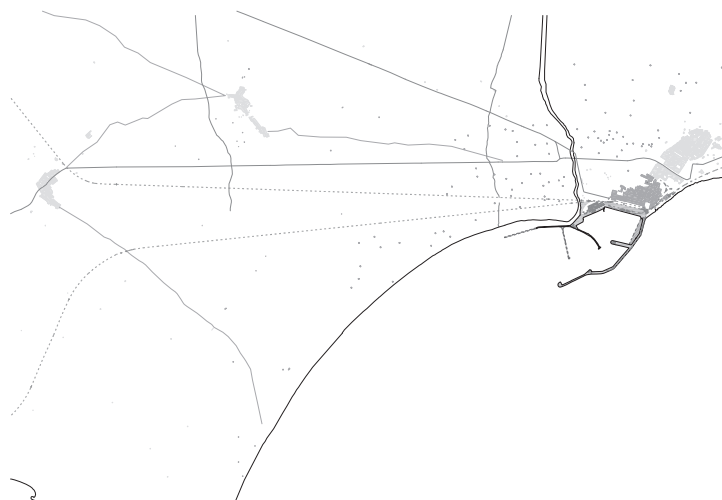
protagonismo urbano para que también el ferrocarril apunte hacia este núcleo de la ciudad baja. El resultado es que en escasamente cincuenta años el puerto pasa a ser el lugar al cual apuntan la mayoría de las infraestructuras modernas, ocasionando una cierta acumulación de trazados hacia la misma dirección.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX el puerto no empieza a reaccionar ante la llegada de mercancías por tierra. Los proyectos de nuevos diques y muelles se suceden, estudiando varias alternativas, pero siempre concentrados entre La Marina y la desembocadura del Francolí, nunca más allá del río (libro III_1876_ICC_01). Es así como la infraestructura portuaria se despliega hacia el mar y evita ocupar la línea de costa. Los primeros nuevos





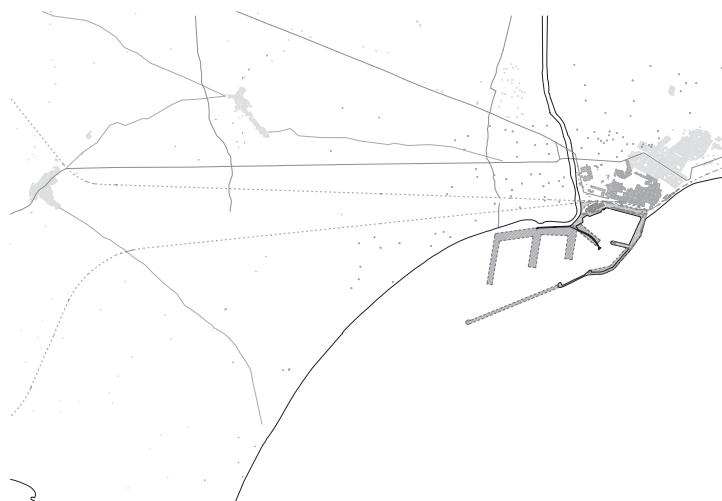
1876



1882



1919



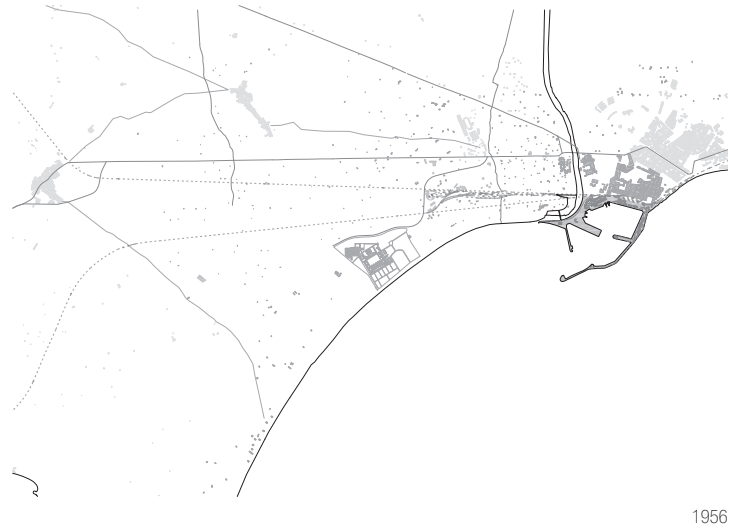
1928

diques conforman lo que será la primera dársena interior del puerto, que da sentido a la construcción de los primeros tinglados a lo largo del muelle principal que discurrirá de forma paralela a las calles principales del barrio de La Marina (libro III_1896_AARS_02). Las estaciones de ferrocarril se ubican también a lo largo de esta generatriz, procurando una rápida conexión funcional entre el ferrocarril y los muelles del puerto. La parte baja de la ciudad se va colmatando por su frenética actividad portuaria y aparecen los primeros intentos de unir la ciudad alta con la baja. Es aquí cuando los planes de ensanche, primero los de la ciudad alta y luego los de La Marina, contribuyen a la construcción de una forma general que acaba incorporando a la infraestructura portuaria como propia. En 1928 se estudian

nuevas ampliaciones de muelles y diques, formando nuevas dársenas que acogerán el tráfico marítimo, tanto de cabotaje como exterior y de pasajeros. A lo largo de estos cien años (1824-1928) las infraestructuras viarias y de ferrocarril se mantienen inalteradas, conservan la misma traza, tecnología y relación con la ciudad pese al mayor incremento de mercancías y frecuencias de uso. La influencia del puerto facilita la aparición de la primera periferia industrial de la ciudad con la llegada de la Fábrica de Tabacos, que se dispone sobre el único eje de comunicación entre el puerto y su territorio, el tramo bifurcado de la Vía Amalia. Pocos años después, CAMPSA elige ubicarse próxima al puerto y al pie de la N-340, pero al otro lado del Francoquí.



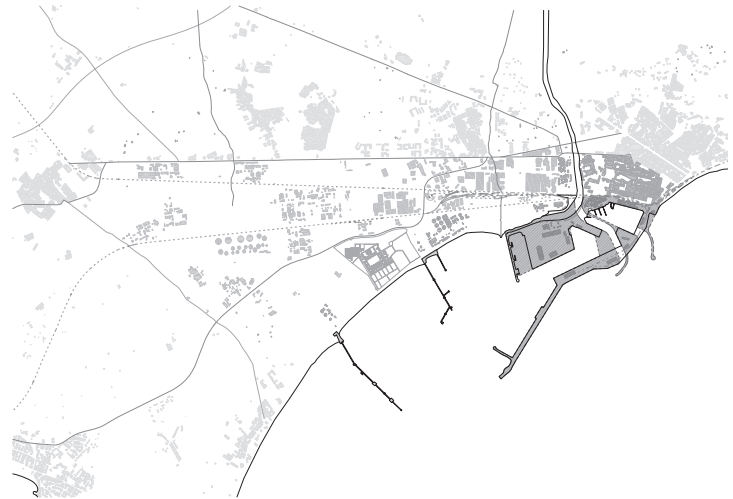
1939



1956



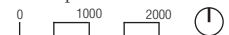
1973

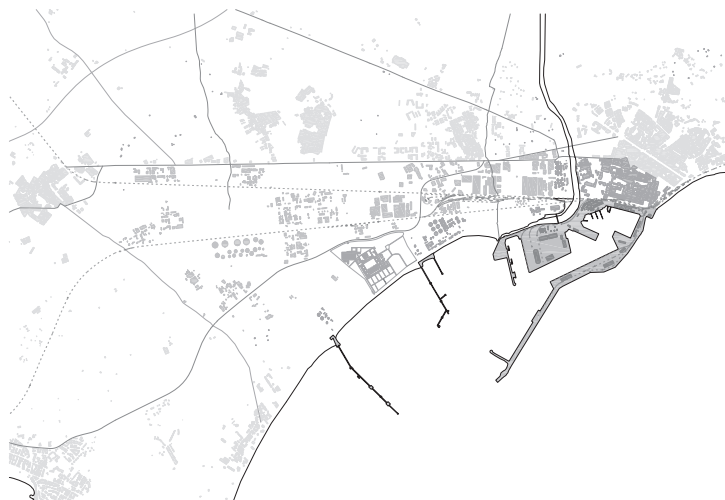


1983-P

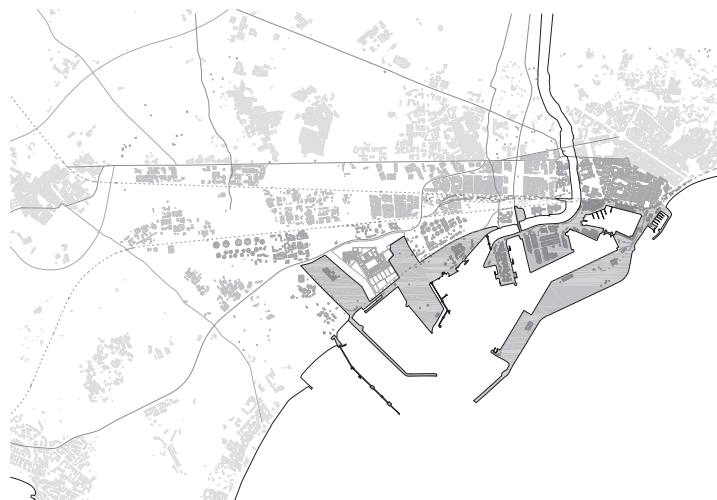
▲ Durante el periodo de Guerra Civil, la estructura portuaria no presenta grandes cambios, ni tampoco su zona más próxima y de mayor influencia. La nueva estación de mercancías y de clasificación empieza a tener cierto protagonismo estratégico al ser considerada como una extensión del trasiego de mercancías portuarias que ya no tiene cabida en las vías más próximas a los tinglados. Es así como se empieza a reconocer al territorio entre vías como una alternativa de ocupación, básicamente industrial, a la periferia industrial más próxima al puerto y que rápidamente reivindica otra misión urbana más relacionada con el uso residencial, a raíz de la consolidación del Plan de 1922. Finalizada la guerra, la autarquía franquista beneficia sobremanera a Tarragona. Los buenos contactos del gobernador civil de Tarragona, D. José González-Sama García, con el régimen atraen dos importantes inversiones, la Universidad Laboral y la Ciudad Residencial. Ambas encuentran su mejor emplazamiento cerca del mar pero en lados opuestos, la Universidad a poniente y la Ciudad Residencial a levante. Mayores repercusiones para el puerto tuvo la ubicación de la Universidad

Laboral, que ocupó una gran extensión de terreno agrícola en primera línea de costa y relativamente próximo a la desembocadura del Francolí. Esta operación supuso el reconocimiento del poniente de la ciudad como la oportunidad industrial que supo ver la sociedad del momento. La condición periférica y entevías atrajeron rápidamente al sector químico, que prefería emplazamientos apartados y mal comunicados pero próximos a un puerto en expansión. A partir de este momento, la evolución del puerto va de la mano de la evolución de esta industria química y petroquímica y ocupa la línea de costa pero con terrenos ganados al mar. Sin embargo, las infraestructuras seguían en su mismo estado y condición que a finales del siglo XIX. No será hasta la década de los cincuenta cuando se emprende la modernización del ferrocarril gracias a la doble vía entre Reus y Tarragona, y pocos años después, la electrificación. La construcción de la autovía Tarragona a Salou, siguiendo el acceso a la Universidad Laboral, se convierte en un nuevo acceso al puerto y marca un nuevo límite en el territorio. Esta vía de comunicación delimitará a partir de este momento el ámbito industrial con el portuario.

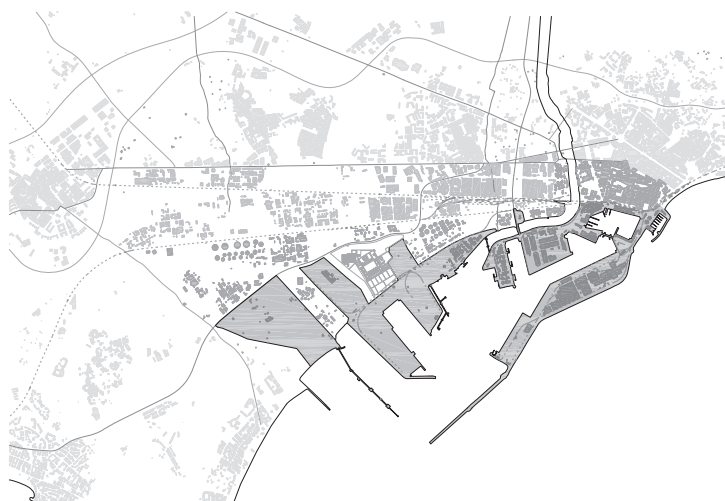




1983



1996



2009



2016

^ Consolidada y ocupada la línea de costa más allá de la desembocadura del Francolí, al puerto le queda la única alternativa de ganar terreno al mar, para poder dar respuesta a la mayor demanda de tráfico portuario. El proyecto de nuevos muelles se consolida y, a la vez, la autoridad portuaria consigue penetrar hacia el interior adquiriendo franjas discontinuas de terreno que merman y rodean los terrenos de la Universidad Laboral, y que se extienden hasta las puertas de la zona turística de La Pineda. La mayor dimensión portuaria también exige mejores comunicaciones. El Plan de 1983 prevé nuevos accesos, el del oeste, vinculado a la autovía de Salou y a la de Bellisens, y el del Francolí, un sistema de accesos a través del cauce del río que rápidamente se descarta por su complejidad, pero que pronto es ocupado por los *rakcs* petrolíferos, que se soterran en dicho cauce. Hoy, el puerto de Tarragona, como máquina autónoma que extiende su influencia más allá de su territorio más próximo, piensa su ampliación bajo diversas fórmulas. Desde la posibilidad de establecerse en el interior de

la península a través de la alternativa de puertos secos, gracias a las conexiones por carretera y ferrocarril, hasta plantear nuevas ampliaciones hacia el mar, pese a la dificultad técnica que supone el gran incremento de profundidad a escasos metros de la costa. La forma general de la ciudad se ha visto alterada por el rápido crecimiento del área portuaria, construyendo un frente marítimo artificial que ha transformado el paisaje litoral en cincuenta años. La primera dársena –que todavía acoge al muelle pesquero– ya forma parte del tejido de la ciudad que mira hacia el puerto con propósitos urbanos. Los antiguos tinglados se han reconvertido en espacios multifuncionales que complementan la oferta cultural y de ocio de la ciudad. Las viejas grúas han dado paso a edificaciones que disfrutan de una situación privilegiada entre la estructura más urbana y la geometría de los muelles y diques alrededor de una lámina de agua que ya no sirve al tráfico de mercancías. **La oportunidad urbana que ofrece la vieja dársena ya es una realidad que la ciudad no debe ladear.**



Campos y factorías químicas

2012_RFA_132

^> También ha interesado a esta investigación la búsqueda de unos valores no exclusivamente de apreciación urbana, o de cómo el observador se hace suyo el espacio intersticial y lo identifica como un territorio próximo en cuanto a su naturaleza y no a su uso.

De lo que no debemos prescindir

Ante la clara preeminencia del territorio no urbanizado en Entrevías, por su extensión y riqueza, son múltiples los aspectos amables que inciden positivamente en la percepción global que se tiene de él. Es una consecuencia directa de la implantación industrial dispersa sin cesiones excesivas y de desarrollo errático. El territorio no ocupado prevalece hoy como una huella territorial escasamente alterada que reclama su protagonismo y se resiste a seguir expectante. También influye sobre los barrios residenciales (Riuclar, Torreforta, Campclar y Bonavista), que siguen atrapados bajo una discontinuidad urbana persistente y que todavía no han resuelto los sucesivos Planes Generales completados y vigentes.

Esta realidad invita a considerar que a través de la existencia de una relación compleja, no exclusivamente industrial ni residencial, podríamos imaginar la poética de unaseudociudad, en paralelo a la búsqueda de unos valores no únicamente periféricos y ejemplos de una mayor influencia en la compensación de déficits urbanos. Todo este ejercicio tiende espontáneamente a resaltar la sutil percepción de una urbanidad diferenciada, que incide en la identificación práctica de un sistema interconectado pero independiente a la vez. O de cómo el observador hace suyo el espacio intersticial próximo a la industria, al puerto y a lo residencial, identificándolo como territorio urbano de calidad en cuanto a su uso y no por su naturaleza.



Carretera La Pineda - Tarragona. Antiguo Camí Vell de Salou

2012_RFA_148



Campos cultivados y depósitos de combustible

2012_RFA_135



Carretera La Pineda - Tarragona. Antiguo Camí Vell de Salou

2012_RFA_151

También merece nuestra atención la Horta Gran,⁸ un fragmento de terreno de huerta comprendido entre la T-II, la avenida de Roma y el borde topográfico de Torreforta. Una condición entrevías que, además, preserva la parcelación y los usos que originariamente tenía el delta del río Francolí, la “huerta extramuros” de la ciudad de Tarragona. Como suele ser habitual en este tipo de polígonos de terreno entrevías, no resulta fácil localizar los accesos que nos permitan recorrerlos. Esta dificultad permite pensar que **la marginalidad es un atributo que, entre otras cosas, se adquiere por la condición de sus accesos.**

La infraestructura agrícola necesaria para esta huerta es todavía aparente: acequias, alineaciones de restos de muros de mampostería, arbolado autóctono, edificaciones agrícolas, etc. Todo un catálogo diseminado de restos, más o menos conservados, que nos permite relacionar la situación actual con la descripción gráfica que hemos obtenido de los archivos históricos. La red de caminos existente no debiera diferir demasiado de la maraña de caminos y sendas que originariamente tejían el delta del Francolí y que, a su vez, permitían el acceso, rodado o a pie, a las múltiples parcelas que el tiempo y la fertilidad del terreno había proporcionado a sus usuarios.

La condición de los actuales usuarios, de los habitantes de este terreno entrevías, es otro dato preciso a destacar. Los terrenos más centrales en este polígono, y que por lo tanto están más alejados de las servidumbres de las infraestructuras, son los que mantienen



Riuclar. Vista de la Horta Gran que rodea al barrio Icomar

1990_LAR_08

más intacta su condición agrícola, y por lo tanto, seguramente su propiedad. A ello hay que sumarle el relativo buen estado de las edificaciones e infraestructuras (acequias y caminos). Sin embargo, aquellos terrenos más próximos a los bordes de este polígono, los que están más próximos y limítrofes a las infraestructuras viarias, a polígonos residenciales o explanadas expropiadas, muestran un uso y un estado de conservación que trasladan poco apego por la propiedad, es decir, incitan a la ocupación ilegal. Esta condición no tiene nada que ver con su mejor o peor acceso, su proximidad a algo o mayor o menor fertilidad del suelo. Es una cuestión estrictamente relacionada con la propiedad del suelo, con la seguridad de que aquello que estás manipulando es tuyo y que tiene garantías administrativas.

De todos los vacíos periurbanos que coexisten en Entrevías, éste es el que presenta mayor interés por su riqueza natural alimentada por el tramo más largo del *riu* Clar, que conserva todavía un curso de agua visible, alimentado por los excedentes de las acequias que siguen en uso. El espesor de la vegetación es un signo de la riqueza acuífera de este suelo, que por ser deltaico se caracteriza por un alto grado de fertilidad, de ahí el ancestral uso para huertas. También es un vacío que mantiene claramente perceptible sus condiciones de borde (por la topografía) y límite (por la inundabilidad) que le caracteriza y que han procurado su discontinuidad y aislamiento urbano. O sea, **no es un vacío originado por la especulación de la propiedad, sino un vacío “natural” que la periferia ha sabido, en parte, conservar.**

8. “Partida de terra a la riba dreta del riu; limitada pel camí del mateix nom, que el separa de la partida de la Roca, i pel riu Clar; arriba al mar. Es divideix en quatre parellades –la primera, la segona, la terça i la darrera–, que podem trobar amb nomenclatures duals. La xarxa d’irrigació és de l’aigua del Francolí; en èpoques molt reculades no sabem de quina forma arribava la del riu, i més modernament s’aprofiten els recs per conduir-hi la de la mina la Protectora. Segons el cadastre de 1715, tenia una extensió de tretze jornals, repartits en cinc peces de terra que distaven de la ciutat entre dos i tres quarts d’hora; en les afrontacions s’esmenten el camí de la Boella, el rec de l’Horta o Horta Gran i el riu Francolí. El 1901, tenia 376 jornals i quart d’horta i era la partida amb més extensió de les quatre que comprenien la zona humida del terme: Rec Major, Horta Gran, Roca i Volta.”*

*Fragmentos del texto de definición del topónimo “L’Horta Gran” de la onomástica tarraconense. MUNTANYÀ I MARTÍ, M. T., ESCATLLAR I TORRENT, F. *Tarragona: una passejada pel terme, una retrobada amb la gent*. Arola Editors, Tarragona, 2007.



Las acequias de la Horta Gran

2014_RFA_172



Riular. Vista de la riera

2014_RFA_176



Acequias de la Horta Gran

2014_RFA_173

A la percepción actual de la Horta Gran le podríamos atribuir un cierto paralelismo con el terreno formado por el vértice de los ferrocarriles en la estación Clasificación. En ambos casos el origen está en la concentración de dos infraestructuras que convergen, o quieren converger, en un mismo punto para luego adentrarse unificadas en la trama urbana al otro lado del río Francolí. En el caso del vértice del ferrocarril, la convergencia se consigue unificando dos trazas en una, pero como ya hemos tratado, no en el caso de la N-340 y la Vía Aurelia. Formalmente, este desencuentro, en el caso de la Horta Gran, dio lugar a un polígono troncocónico de mayor superficie que el triángulo rectángulo ferroviario, lo que permitió mantener la estructura atomizada de la propiedad original. También influyó en su destino la naturaleza de las infraestructuras que originaron ambos polígonos entrevías. Las vías rodadas garantizaron un mayor acceso al espacio entrevías que las vías férreas, que supusieron una barrera infranqueable.

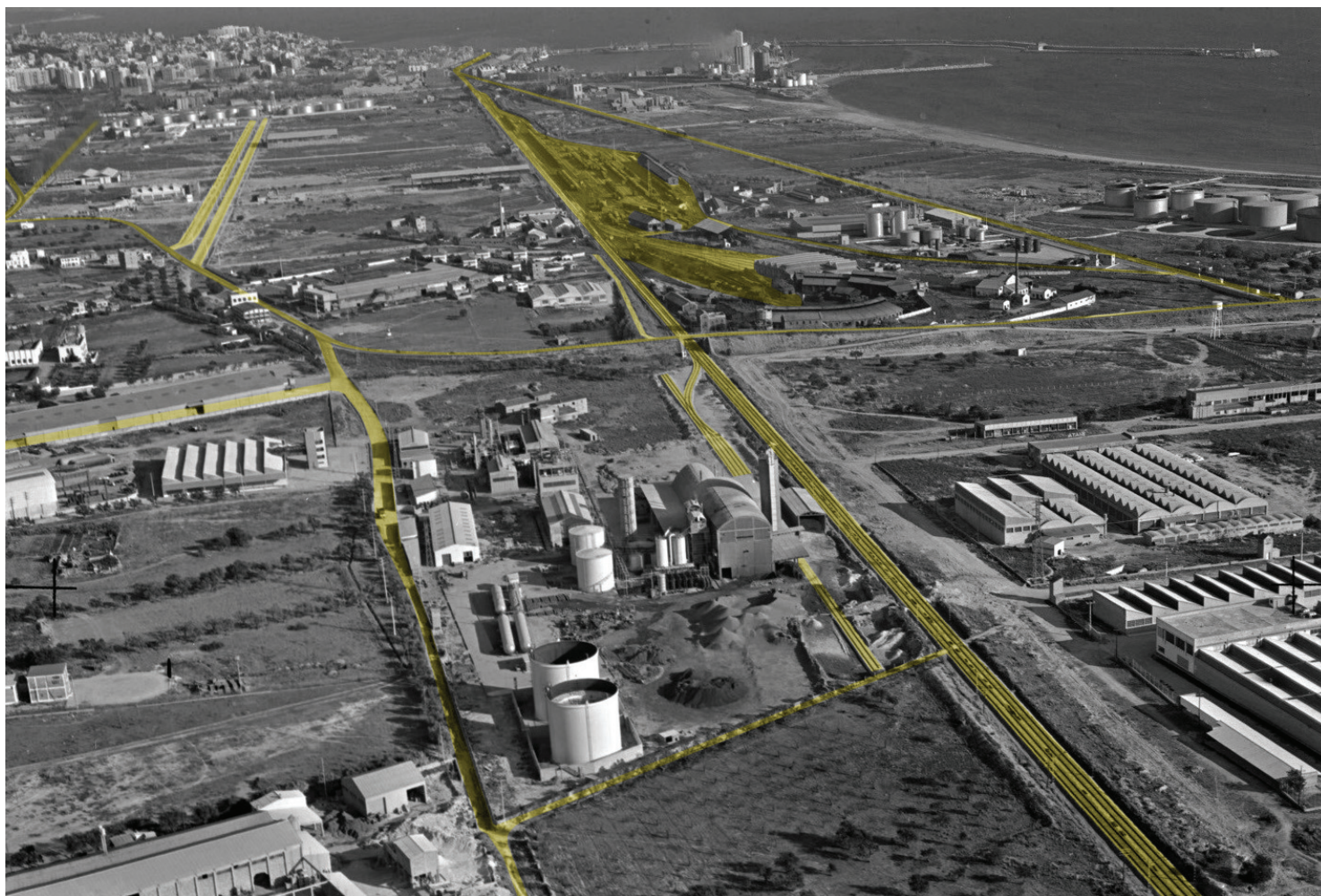
Si bien este paralelismo es más formal que de tamaño, sí que es cierto que dentro de sus geometrías se han conservado los usos de huerta en mayor o menor intensidad. No ocurre lo mismo con el fragmento del delta del río Francolí entre estas dos convergencias viarias. La generosa distancia de geometría paralela entre la N-340 y la línea del ferrocarril Reus-Tarragona, pese a su idéntico origen agrícola, se convirtió en el polígono industrial del Francolí en la segunda mitad de la década de los sesenta.

^> La presión urbanística sobre el cauce del *riu* Clar y de todo su sistema hídrico que riega la Horta Gran, hace décadas que invadió el terreno deltaico al que pertenecen. CAMPESA, el polígono industrial del Francolí y los barrios de Icomar y Riular ocupan gran parte de lo que fue la gran despensa hortícola de la ciudad.



Polígono Francolí. Vista aérea. Alteración del original

1990_APT_02



Polígono Entrevías. Modificación del original

1968_ICC_09

^ Entrevías ha pasado en pocos años de ser un territorio agrícola y marginalizado por infraestructuras pasantes a ser motor esencial del desarrollo económico de la Tarragona moderna. Dotada prematuramente de atributos de ciudad, como centralidades, mercados tradicionales, ensanches, polígonos, equipamientos, monumentalidades, nodos, periferia e infraestructuras diversas, ha adquirido un compromiso urbano que le confiere cierta autonomía en lo económico, sobre todo en lo social, pero también en lo paisajístico. Este reconocido peso estratégico aportado por Entrevías no se traduce en una percepción de poseer cierta entidad urbanística –todo lo contrario– la precariedad y marginalidad periférica, ligada al hecho industrial, han sido su apelativo más habitual. **¿Pero, hasta qué punto esta realidad difusa puede llegar a consolidarse más allá de lo periférico?**

LA PERIFERIA ATRAPADA

La acumulación de las infraestructuras

La geometría impuesta de los trazados

Tras este detallado horizonte de acumulaciones llegamos a la oportunidad de analizar la construcción de la infraestructura también **“desde la lectura y proyecto del sitio y en relación con las ciudades y sus vínculos periféricos”** (Gómez Ordóñez, 1982). Atendiendo a la red viaria, y por el impulso desarrollista en Tarragona durante casi 25 años (1952-1975), la dimensión del crecimiento esperado estuvo a la par de la planificación desmesurada, tensionando el equilibrio entre realidad y posibilidades de la planificación territorial entre el 1964 y 1979. La perspectiva de 2020 y dos millones potenciales de población embaucó a los políticos y urbanistas del momento ideando un esquema viario desproporcionado.

Sin duda este desmesurado parecer de la época pone de relieve la ausencia de inversiones en carreteras en el territorio catalán –y en especial en el Camp– desde las inversiones de la Junta de Carreteras de Cataluña (1869), las construidas por las Diputaciones Provinciales (1923) y las mejoradas por el Plan del Circuito Nacional de Firms Especiales (1926-1940). La progresiva llegada de capital inversor –estatal y extranjero– colapsa, por insuficientes y deteriorados, los tramos oeste y este de la N-340, única vía de comunicación por carretera entre la ciudad, Barcelona y Valencia, y a la vez convierte la travesía de Tarragona en un sinfín de colapsos circulatorios, a la espera de la entrada en funcionamiento de parte de la variante proyectada en 1960. De forma paralela a los primeros trabajos de planificación comarcal viaria, se aprueban planes y leyes estatales de especial importancia también para Tarragona: el Planeamiento del Sistema Nacional de Autopistas (1964), la Ley de



^ Ya sabemos que “cada ciudad dibuja un itinerario de ideas y de imágenes que le son propias” (J. Parcerisa, 1991). **En el dibujo de este itinerario, Tarragona ha desarrollado un relato que le compromete en el futuro, un “organismo” creado a partir de la adición de diferentes partes que trabajan descompasadas pero que siguen teniendo un considerable impacto en la estructuración urbana de la ciudad.**

^ Los sucesivos planes generales aplicados a la ciudad han compartido una inquietud básica, la de convertir a la ciudad del siglo XIX en una ciudad capaz de soportar cómodamente el crecimiento económico que se le atribuía. Primero, a través de la nueva planificación de los ensanches del siglo XIX; más adelante, con el impulso que supuso la construcción de la plaza Imperial Tàrraco; luego, mediante la proyección urbana hacia los nuevos terrenos expectantes del Pont de la ciutat, y más recientemente, hacia los sectores más orientales y montañosos. Hoy estas iniciativas de crecimiento sondean sectores que escasamente fueron considerados en los planeamientos pretéritos, dejando de nuevo a un lado el reto que Tarragona tiene pendiente, dejar atrás la “ciudad a dos velocidades”.

Y ante ese reto, Entrevías, y todos los protagonismos que en ella se concentran, tienen un papel indiscutible que sigue eclipsado por todas las razones que en su día convirtieron a este sector en el receptor de un excepcional impulso económico y social, bajo una perspectiva residual y marginal, pese a poseer intrínsecamente un gran valor geoestratégico. **La ciudad a dos velocidades es el retrato de una ciudad también con dos horizontes** y que todavía hoy pretende mantener. Pero con el paso del tiempo, Entrevías va adquiriendo, de forma sutil pero perceptible, ese protagonismo negado. Bien sea manifestando su vocación residencial e industrial como motor de la ciudad, y junto con el puerto, también como polo destacado de una regeneración latente que decanta el centro de gravedad de la ciudad. También como receptora de los mayores flujos de circulación y mercancías de la ciudad y usuaria de los dos grandes ejes territoriales (N-340 y T-11).



MEP_R_1973-10_05

^ “El desarrollo direccional del planeamiento a lo largo de la costa, entre ella y la autopista definen un trazado de la red viaria principal que puede considerarse en conjunto dispuesta en tres direcciones aproximadas: la de los viales desarrollados en esa dirección general, la de los transversales a ellos en sentido sensiblemente normal cuadrículando grandes polígonos y super-manzanas y la gran diagonal formada por la recta Tarragona-Reus. En el primer grupo destaca como de interés inmediato la primera travesía de tan urgente construcción, la cual también dobla en su extremo sur normalmente hacia la costa. Entre la autopista y la primera travesía se prevé otra segunda gran vía-parque y eje de la expansión residencial, prolongada luego por la ciudad industrial y continuando fuera del término municipal.

A ambos lados de la autopista se trazan unas vías de servicio y a lo largo de la costa el paseo marítimo o cinturón litoral la ampliación de la carretera de Barcelona en la zona residencial, así como la posible conversión en una gran avenida del trazado actual del ferrocarril cuando se realice el proyecto del desvío y el paso elevado sobre la zona próxima a la estación. En esa dirección del trazado en la parte industrial sur se destaca la autovía de Salou, la comunicación del puerto con las zonas industriales de Reus, a lo largo del trazado actual del ferrocarril de Valencia doblando por el actual camino de Bellisens, y la ampliación de parte del trazado de la carretera de Valencia, donde no lo impide el desarrollo actual de la edificación.

Aparte de estos viales de conjunto se definen los ejes de la zona residencial que delimitan los polígonos de futuras zonas de su centro cívico y comercial del extremo del desarrollo hacia el noroeste. En dirección normal a los trazados anteriores son de destacar los accesos desde la autopista al centro urbano y al puerto, y los viales que a lo largo del valle del Francolí, comunican las zonas del interior con los polígonos industriales y el puerto, entre los cuales se prevé la posibilidad de una autovía que permita una futura penetración hasta Montblanc donde podrá enlazar con la proyectada autopista de Lérida y por último la carretera de Pont d’Armentera prolongada hacia la costa.

En sentido diagonal al conjunto de la red viaria es un eje principal la ampliación de la actual carretera Tarragona-Reus, para la que puede preverse su posible conversión en una gran avenida urbana. En la misma dirección, paralelamente a ella se desarrollan vías de servicio en las cuales la mas interior establece una comunicación directa entre el puerto y el campo de aviación, utilizando los pasos inferiores para atravesar la autopista.” *

*Fragmento del capítulo “Red Viaria” de la memoria de la Revisión del Plan General de Ordenación del Término Municipal de Tarragona. Mayo de 1971.

Autopistas de Peaje (1972), que mejora la aprobada en 1953, y la nueva Ley de Carreteras (1974).

La posición sostenida en este capítulo, en el que se atribuye parte de la estructura industrial entrevías a la geometría infraestructural generadora de una peculiar zonificación atrapada por una retícula de trazados, confiando su articulación territorial exclusivamente a la conectividad, tiene también su reflejo en el afán del momento de conectar por autovías los núcleos turísticos de La Pineda, las extensiones de Salou e incluso de Cambrils, así como emplazamientos industriales a lo largo de la denominada “U” industrial entre Reus, Vila-seca, Tarragona y El Morell. **Por primera vez la ciudad de Tarragona extiende su influencia a través de las infraestructuras, impulsando una red de autovías de la Diputación en formación triangular** (Tarragona-Reus-Salou). Lo más significativo de este plan es el establecimiento de las prioridades: Tarragona y Reus, como ya ocurrió con el trazado del ferrocarril en 1853, **vuelven a esquivar la preferencia de una rápida conexión entre ellas** considerando que el mejor enlace entre las dos ciudades pasa por Salou. Lo que hoy conocemos como autovía Reus-Salou tiene en realidad su origen en la relación Tarragona-Salou-Reus, siendo su secuencia constructiva una prolongación del original acceso de Tarragona a la Universidad Laboral, sirviendo a las industrias químicas hasta la plaza Europa de Salou (antes Dels Estanyes) y llegando a conectar con la N-340 en el cruce conocido como Quatre Carreteres, a la altura de Vila-seca. Toda una declaración de intenciones de cómo Tarragona prefiere y reconoce al sector industrial sin alejarse del turismo.



Eje transversal de acceso al puerto. Vista aérea

1990_APT_01



A-27 en construcción. Prolongación del eje transversal

2013_RFA_157

> La prolongación del trazado original del denominado eje transversal para convertirse en el primer tramo de la A-27 confirma las expectativas que la Red Viaria de 1973 imaginó para el cauce del río.

¿Atrapados por las infraestructuras?

La gran traza infraestructural también como generadora de forma urbana. Nada hubiera sido igual en este territorio de no existir los trazados pasantes diseñados y construidos a partir de 1835 y previos a cualquier intento colonizador tanto residencial como industrial. Líneas férreas, carreteras y posteriormente vías de alta capacidad han sugerido, todo este tiempo, el crecimiento urbano. Esta geometría impuesta ha procurado también una jerarquización del suelo que, por su contundencia, ha contribuido a la generación de huecos estancos intraestructurales¹ que, paulatinamente, han sido ocupados. Frecuentes actualizaciones en el panorama infraestructural por la modernización y modificación de recorridos férreos y viarios tendrán como consecuencia que algunas de estas actuales trazas sean revisadas. **¿Podría entonces verse alterada la periferia que ellas provocaron?**

Por lo general, entendemos como periferia el territorio desolado, pero apetecible a la vez, que, por estar próximo a la ciudad, es codiciado por su dinámica expansiva. Su proximidad es una de sus condiciones más manifiestas junto con la de la marginalidad, pero también lo son su condición de límite, perímetro y caos. Varias son las condiciones de la periferia² (H. Heynen, 1992) que podríamos achacar al territorio entrevistado, pero la que más me ha interesado es aquella que, a pesar de conservar los rasgos básicos periféricos, presenta una limitación que la hace diferente. Una limitación física, generalmente perimetral, que la convierte en angosta o quebradiza y que la aleja de su proximidad más inmediata. Una limitación ocasionada principalmente por las infraestructuras. **Es la condición**

de “atrapada” por las lógicas de circulación de flujos, por vías atrincheradas o ataluzadas que, a modo de barrera física y visual, “encorsetan” unos usos y actividades que se conforman a modo de “gueto” bajo el beneplácito de la ciudad.

Atrapada por esas mismas infraestructuras que nos adentran o nos rodean de las ciudades, en accesos de lo más variado: industrializados, marginales, de polígonos comerciales, agrícolas, residenciales, aeroportuarios, etc. Generalmente nuestra apreciación de la periferia suele ser a través del recorrido por las infraestructuras que la atraviesan o la bordean. La visión continua por la velocidad, la mirada fija en algún sórdido hito o lugar, incluso la decisión voluntaria de no mirar nos producen una apreciación de la condición periférica muy superficial y esporádica. Una forma de mirar sectorizada, fraccionada, escogida e involuntaria que nos aleja de la confortabilidad de una mirada agradable y, por consiguiente, de una atención mantenida.

Pier Luigi Nicolini consideraba que la periferia “representa la experiencia de lo moderno como experiencia del cambio, como lugar representativo por excelencia de la modernidad”. No es el caso de Entrevías. Tampoco lo es para una modernidad urbanística, ni siquiera arquitectónica. Probablemente sí lo sea para aquella modernidad que viene siendo identificada por el simple hecho de la llegada masiva de la industria. En Entrevías, la implantación de la industria química esquivó la utilización de instrumentos “modernos” de planificación. Se hizo suyo el espacio intersticial

1. Manuel de Solà-Morales, en su artículo “Un camp de coses. Els buits de la metròpolis”, (Tarragona: Revista AT#19:03, COAC-Tarragona, 2009) advierte del carácter dramático que está adquiriendo el “intraestructuralismo” en el área central del Camp de Tarragona. Propone no solo ordenar el “intraestructuralismo”, sino planificar también el “intraestructuralismo.”
2. HEYENEN, H. The Peripheral Condition. “Some thoughts about a problematic phenomenon, illustrated by a case study in Winterslag”. Barcelona: UR 9-10: *Proyectar la periferia*, Laboratori d’Urbanisme, ETSAB-UPC, 1992.



Viaducto del eje transversal sobre Entrevías-Clasificación

2012_RFA_94

que las infraestructuras construidas a mediados del siglo XIX habían delimitado. Esta condición de “barrera” atrajo a una industria que prefería alejarse de la urbanidad más consolidada. Las infraestructuras, en este caso, también articularon una actitud sobre el territorio, la de “atraparse” entre ellas.

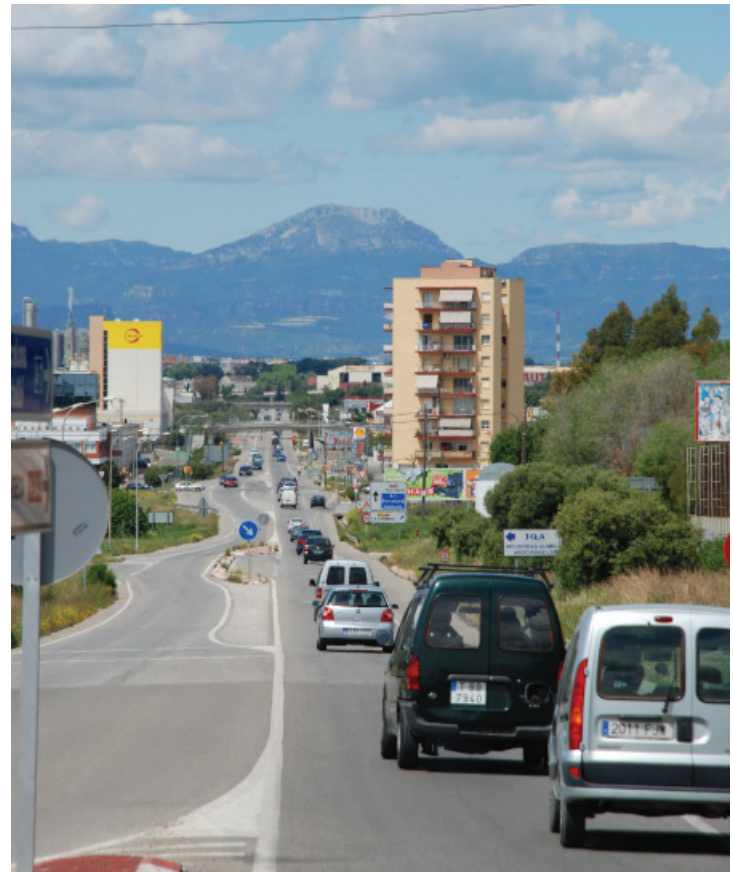
¿Cuál es el riesgo de la condición periférica de Entrevías?

Precisamente el de seguir voluntariamente “atrapada” por unas infraestructuras y por una excluyente conciencia social que ha sido intencionadamente extendida por la ciudad. Y este riesgo disminuye la posibilidad de un cambio, que en el caso de Entrevías no está continuamente en juego o en entredicho. La **falta de modernidad** en Entrevías evita la tensión dinámica que fermenta las rupturas y cambios que se desarrollan en una condición periférica en procesos de expansión y de transformación urbana. En la generalización de la condición periférica, por el desmoronamiento de la estructura radiocéntrica como modelo de expansión, las infraestructuras siempre han jugado un papel fundamental.

Pero no parece que Entrevías surja de la necesidad para desmoronar una estructura radiocéntrica en Tarragona, ni siquiera surge para liberarse de una identidad centralizadora. Dejando de lado los intereses económicos que se interesaron por este emplazamiento, la condición periférica de Entrevías no se corresponde con un efecto “descentralizador”. No es fruto de la tragedia o ruptura de una voluntad de expansión o emancipación de una nueva identidad. Entrevías ya nació “huérfana” o como al vástago que no se reconoce.

> La gran traza infraestructural también como generadora de forma urbana. Nada hubiera sido igual en este territorio de no existir los trazados pasantes diseñados y construidos a partir de 1835 y previos a cualquier intento colonizador tanto residencial como industrial. Líneas férreas, carreteras y posteriormente vías de alta capacidad han sugerido todo este tiempo un crecimiento urbano altamente condicionado. Esta geometría impuesta ha procurado también una jerarquización del suelo que, por su contundencia, ha contribuido a la generación de huecos estancos “intraestructurales” que paulatinamente han sido ocupados con usos diversos en su mayoría.

3. En 1983, el PGM potencia el eje N-340 como frontera entre lo residencial y lo industrial, obviando incluso, en algunos de sus planos de ordenación, la compleja relación a ambos lados de esta vía.



N-340 a su paso por Bonavista en dirección a Vila-seca

2012_RFA_143



N-340 a su paso por Campclar en dirección a Tarragona

1990_LAC_04

La Gran Vía del Camp

La rectitud de este trazado posee un magnetismo visual incontrovertible que transforma en evidente la vocación articuladora de esta traza, como extensión de la mejor arteria principal de comunicación con el entramado compacto de la ciudad al otro lado del río y que hoy identificamos como avenida de Roma. Explicar el papel vertebrador de la N-340 equivale a enumerar los sucesos urbanísticos que paulatinamente se han desplegado en torno y a lo largo de esta traza, generalmente **sin apoyarse sobre ella directamente**. Asentamientos que obedecen a decisiones –no casuales– que han articulado este territorio a partir de una segregación de usos interesada, basada en las expectativas urbanísticas de un enclave industrial ideado lejos del territorio y en el marco de un periodo desarrollista. Este tramo, comprendido entre Vila-seca y el río Francolí, presenta grandes posibilidades de movilidad y conexión entre urbanidades activas y otras en latente estado de reconversión. Lo avalan las diferentes secciones y usos que conviven actualmente a lo largo de este recorrido, así como toda suerte de frentes urbanos que se abren a esta vía, aportando un carácter diferenciado que permite obtener una rica secuencia de discontinuidades urbanas.

La preminencia de usos industriales en torno a esta vía ha alejado las mejores intenciones de transformarla en un vial urbano. A ello también han contribuido los sucesivos planes generales³ y sectoriales que han sobreprotegido el sector industrial en contra de un desarrollo alternativo e integrador. Pese a ello, todavía persiste el valor referencial de este trazado, que tiene potencial suficiente para convertirse en una suerte de Gran Vía del Camp, desbancando las tesis que asimilan a la T-II como la Diagonal del Camp.



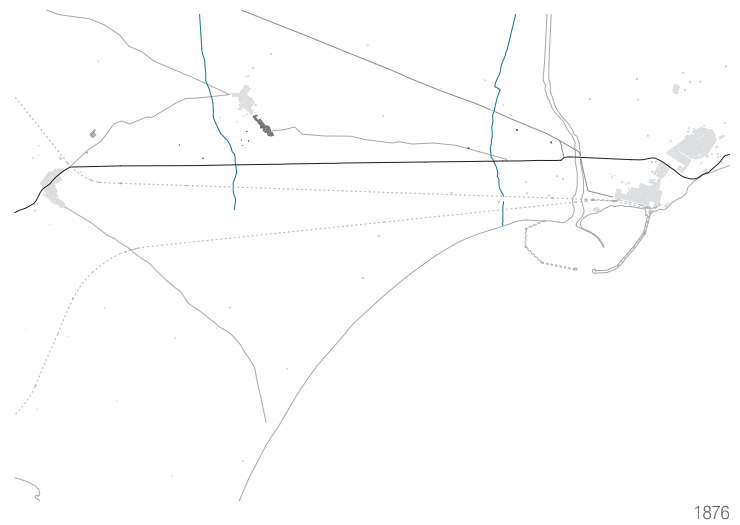
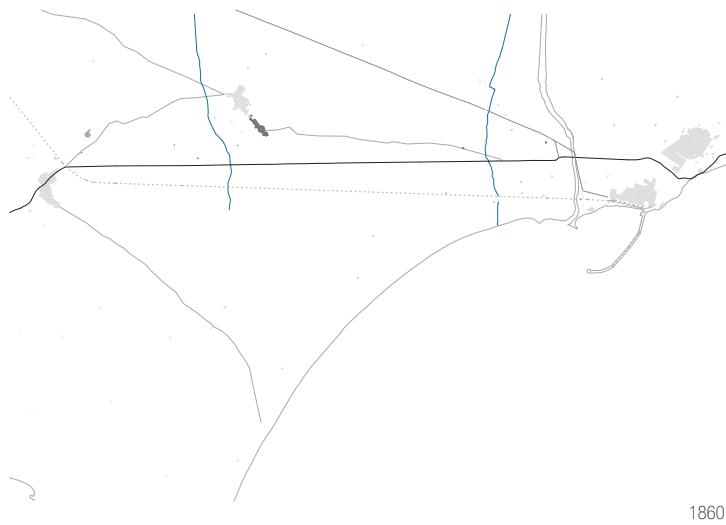
N-340. Vista aérea modificada del original

1985_HDT_02

< ¿Todas las urbanidades tienden a encontrarse? La bipolaridad entre Reus y Tarragona no tiende a encontrarse de forma lineal, no son urbanidades que se busquen. En contraposición a la promocionada T-II (eje lineal Reus-Tarragona), el tramo de la antigua N-340 comprendido entre Vila-seca y el río Francolí presenta mayores posibilidades de movilidad y conexión entre urbanidades que sí se “buscan” y otras en latente estado de reconversión, llamadas –todas ellas y en conjunto– a ser emergentes y vertebradoras del Camp de Tarragona. Lo avalan las diferentes secciones y usos que conviven actualmente a lo largo de este recorrido, así como toda suerte de frentes urbanos que se abren a esta vía, aportando un carácter diferenciado que permite obtener una rica secuencia de discontinuidades urbanas. La radicalidad de este trazado tiene también algo de centralidad

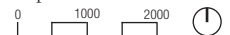
lineal en paralelo. Entender el papel vertebrador de la N-340 es provocar una mirada diferente sobre los sucesos urbanísticos que paulatinamente se han desplegado en torno a esta traza, generalmente sin apoyarse sobre ella directamente. Asentamientos que obedecen a decisiones –no casuales– que han articulado este territorio a partir de una segregación de usos interesada, basada en las expectativas urbanísticas de un enclave industrial ideado lejos del territorio y en el marco de un desarrollo desbocado.

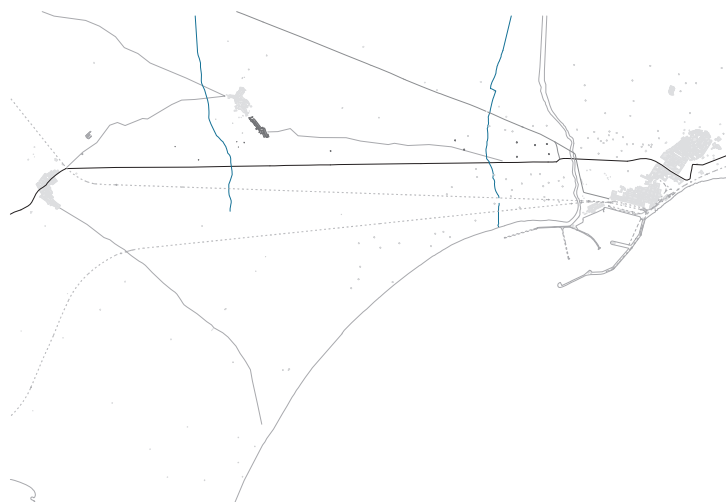
△ Estas franjas (superior e inferior a la N-340) poco ocupadas, que lo han sido por protección del sistema, **retienen un gran margen de actuación para la consolidación de este trazado** como columna vertebral de Entrevías- Ponent.



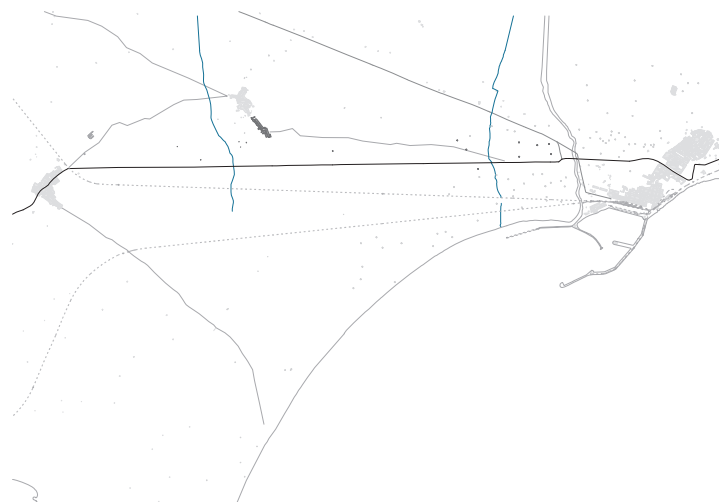
^ La red de carreteras pensada en el siglo XVIII prioriza la conexión entre núcleos habitados para la mejora del servicio postal y de comunicaciones que la Corona había centralizado e impulsado. El incremento de los viajes en carrozas y calesas demanda nuevos caminos de ruedas que conecten los pueblos y villas, apoyados por una red de postas que facilitaban el cambio de montura sin necesidad de detenerse por fatiga de las caballerías. Es así como se empieza a tejer la red de carreteras modernas y radiales en la península. El tramo de carretera entre Vila-seca y Tarragona se diseña y construye bajo estas premisas, en línea recta y apuntando directamente a los accesos fortificados de la ciudad alta, esquivando cualquier relación con la incipiente ciudad de La Marina y su puerto. Los primeros grabados de la guerra del francés (libro III_I811_COACT_01-02-03) del sitio de Tarragona así representan a la que consideraban la ruta

de Valencia. Una línea de trazado recto que partía de la puerta fortificada que daba acceso a la que hoy conocemos como Rambla Vella (antes de San Carlos), atravesaba los campos cultivados hasta el río Francolí y proseguía a través de la Horta Gran, siempre en línea recta, hacia Vila-seca. Este tramo de carretera es un eslabón más en la ruta del nordeste que conecta todo el levante y que no sigue los principios radiales marcados por la Corona. La importancia estratégica de esta ruta, de carácter pasante, para Tarragona y su entorno de influencia es relativa. Su trazado no une las dos mayores concentraciones urbanas del Camp, tampoco comunica directamente con el puerto y esquivo al núcleo de La Canonja y Mariscart. Su objetivo no es resolver las comunicaciones del Camp, pese a tener un papel tan centrado en el territorio. Su destino es acercar Valencia a Barcelona o viceversa. Su trayecto no fue considerado de gran utilidad para las comunicaciones

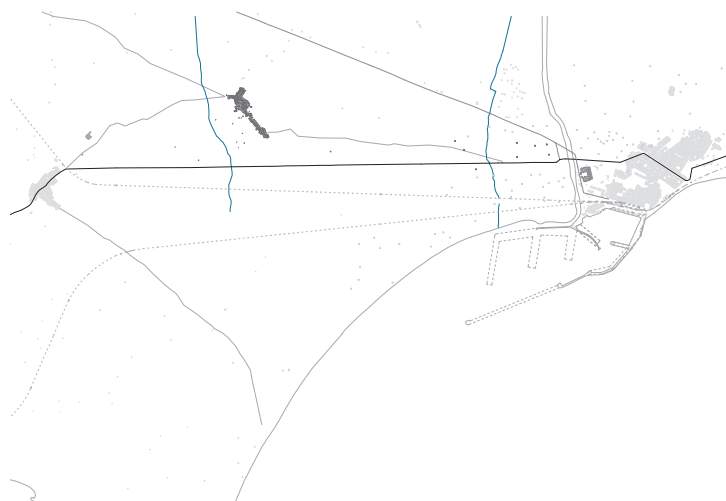




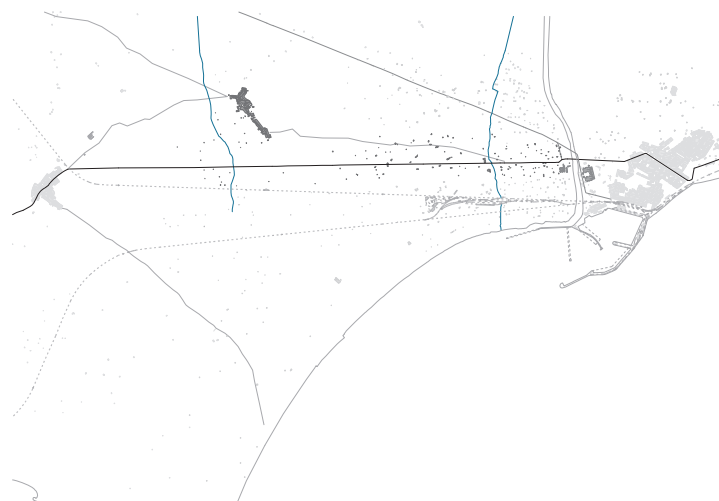
1882



1919



1922



1939

entre Reus y Tarragona, dado que en 1824 la Junta de Obras del Puerto decide señalar el nuevo trazado de la Vía Amalia prescindiendo de la posibilidad de conectar Reus y el puerto pasando por Vila-seca, ocasión que sí supo ver el ferrocarril pocos años después.

Con el tiempo, la carretera compartirá protagonismo con los dos trazados del ferrocarril que de forma paralela discurrirán muy próximos a ella. Este paralelismo formal ocasiona un troceado –a modo de franjas– que potencia un sentido de comunicación determinado (de oeste a este) que rápidamente será incorporado a las dinámicas de crecimiento y que, a partir de la construcción de la Tabacalera, Campsa y de otras industrias (Cepasa y Ceratonia), adquieren un marcado carácter industrial. También su ámbito septentrional de influencia es escogido como candidato a acoger las nuevas ocupaciones residenciales que la ciudad repele de su centro. Tanto

es así que, acabada la Guerra Civil, el joven núcleo de Torreforta se expande con rapidez pero sin aproximarse a la carretera. Pocos años después, Bonavista participa de la misma oportunidad posicionándose cercana a la N-340. A la vez, sobre la mitad meridional del territorio que procura el trazado de la carretera, la ocupación industrial avanza entrevías en dos direcciones, hacia Vila-seca y hacia Tarragona. Entrados los años sesenta la ocupación industrial y residencial es presa de la influencia formal de los trazados infraestructurales, mostrando claramente que su crecimiento va ligado a una situación periférica y entrevías, pero también sometida a las posibilidades de movilidad y comunicación que permiten las nuevas vías de comunicación que tienen como origen la N-340 (los accesos a la Universidad Laboral, la nueva avenida de Roma, el proyecto de autovía de Bellisens hacia Reus y los escasos accesos a la zona industrial).



1956



1960



1966



1973



1983



1996



2009



2016

< ▲ A principios de los ochenta, las manchas residenciales ya se apoyan directamente sobre la carretera. Las expansiones de Torreforta se suceden en la misma dirección. También los nuevos polígonos industriales abren sus fachadas a la N-340 acumulándose –industria y residencia– en un espacio presidido por la confluencia de la Nacional, la Avenida Roma y la futura Autovía a Salou y al cruce de Cuatro Carreteras.

La progresión morfológica que muestra la secuencia elaborada manifiesta que **este proceso de crecimiento no ha sido por expansión directa de la ciudad consolidada** al otro lado del río, por lo que la diseminación ha sido la pauta seguida y que ha llevado a una atomización de la presión urbanística en Entrevías-Ponent. A la vez que el territorio en estudio ha ido colmatándose de asentamientos variados en su uso, origen y desarrollo, los márgenes del trazado rectilíneo de la N-340 **no han estado sometidos a una excesiva**

ocupación, manteniéndose poco alterada la percepción de una traza de referencia todavía por su potencia formal en un territorio altamente ocupado.

“En definitiva, toda la industrialización de Tarragona puede contemplarse en un trayecto en coche desde la Plaza Imperial Tàrraco hasta el municipio de Vila-seca; a la izquierda de dicha ruta se ubican las empresas y, significativamente, a la derecha de la misma encontramos diez de los doce barrios obreros que estudiamos en nuestro trabajo.”*

*Fragmento del libro *Los barrios de Tarragona*. J. PUJADAS, F. BARDAJÍ. Ayuntamiento de Tarragona, 1987.

El proyecto inacabado de la avenida de Roma

Mientras todavía somos capaces de identificar, tanto morfológicamente como socialmente, a una ciudad de Tarragona “estratificada y que conserva con nitidez sus perfiles anteriores y ancestrales” (Parcerisa, 1991), constatamos también que la articulación del centro con sus áreas de influencia más dinámicas – económica y poblacionalmente– sigue pendiente de una percepción más allá de las barreras orográficas, sociales e industriales que todavía persisten en la manera de planificar el desarrollo urbano de la ciudad de Tarragona.

Esta “ciudad a dos velocidades, que de persistir se convierte en una situación singular y anómala”, sigue en la memoria de todos a los que todavía hoy se les escapa que ya desde 1922 se pusieron las bases para articular una ciudad **que necesitaba aligerar su presión**. De todos los brazos que nacían en la plaza Imperial Tarraco, que inicialmente pretendía la continuidad lineal de una rambla, solo uno de ellos –la avenida de Roma– se convirtió con el tiempo (1960) en una potencial arteria vertebradora que dirigió su mirada al territorio que tenía las mejores condiciones y dimensiones para dar respuesta a los retos que el desarrollismo de los setenta demandaba a la ciudad. Todavía hoy, el gran acierto de 1922, sigue sin ser asumido con plenitud por la ciudad. El Plan de 1983 tampoco llegó a amortizar ese gesto articulado que la ciudad de 1960 visionó con claridad, poniendo énfasis en hacer un alarde de composición morfológica sobre la base de un claro academicismo geométrico (M. Solà-Morales, 1985) y reivindicando la contención de unos barrios que el apresurado desarrollo de los setenta y la consiguiente especulación del suelo ayudaron a consolidar.

Esta inquietud reside en cómo ha evolucionado esta particular visión de Monravá más allá de las tesis, investigaciones y opiniones vertidas después de la redacción y puesta en práctica del Plan Cantallops de 1983 y su encaje en la ciudad del siglo XXI. Y muy especialmente, fijar la mirada sobre una de las grandes ideas del Plan de 1960, la planificación y apertura de la conexión con el Ponent a través de la avenida de Roma. Una vía radial con origen en la plaza Imperial Tarraco y que se extendía hacia este nuevo territorio que la ciudad había colonizado tanto industrial como residencialmente.

En 1960 el papel vertebrador de Tarragona estaba reservado a la nueva variante proyectada e ideada como herramienta de gran escala. **¿Por qué no se consideró el posible gran eje lineal entre el Ponent de Tarragona y la plaza Imperial Tarraco también como un elemento vertebrador de lo que debía ser la nueva Tarragona?** Ante esta situación, provocada por la insuficiente determinación geométrica del mejor trazado para esta gran avenida radial, la consolidación de la N-340 como eje urbano **se podría haber realizado de forma inversa**, es decir, desde La Canonja y en dirección a Tarragona. Y el protagonista de esta consolidación sería la decidida **apuesta industrial** por este estratégico emplazamiento. Lo podemos constatar siguiendo la secuencia en el tiempo de las implantaciones industriales a lo largo de la N-340. Primero, las primeras industrias antes de la guerra al pie de la carretera (Cepasa, Fecsa), luego la compra de grandes extensiones de terreno barato por estar entre vías, lo cual otorgó a la N-340 la entidad de límite-frontera entre diferentes usos a desarrollar. Ni siquiera los



Vista aérea de la N-340 y de su “prolongación”, la avenida de Roma. Alteración del original

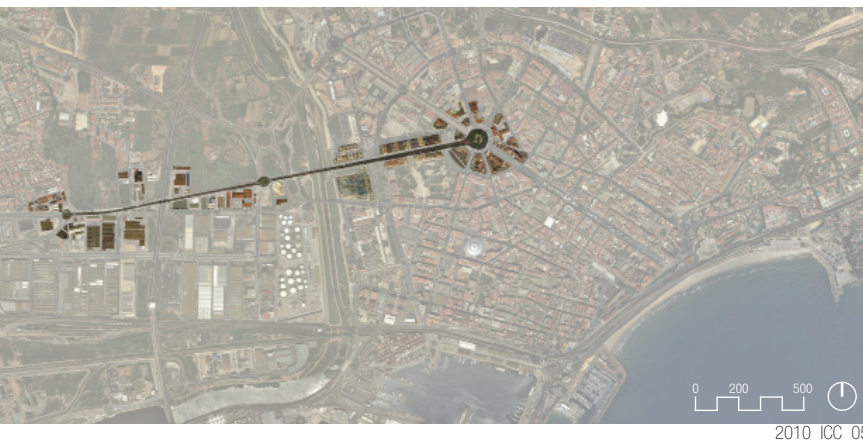
primeros asentamientos residenciales, suburbanos y marginales, se apoyaron claramente sobre esta carretera. Todo esto nos conduce a pensar que los dos extremos de la N-340 **tenían destinos diferentes que no buscaban su articulación.**

Mientras tanto, y durante veinte años (1960-1980), el trazado de la N-340 se convirtió en ese **límite-frontera** que quedó descuidado y apartado de los acontecimientos que suceden a ambos lados y al que también se le negó su continuidad más allá del río. Este hecho cambió radicalmente lo que esta carretera había supuesto para la Tarragona de principios de siglo, que ubicó sus grandes logros arquitectónicos e industriales (Tabacalera, Campsa, Ceratona, Azufrera) en su encuentro con el río Francolí y en ambos lados de su cauce. La potente variante de 1960 no llegó a completarse definitivamente, y la ciudad prescindió de este elemento de gran escala, pero tampoco se potenció la N-340 como alternativa vertebradora. La consecuencia se materializó en barriadas dispersas y emplazamientos industriales marginales en el Ponent de la ciudad.

También el nuevo trazado de la avenida de Roma sufre esta falta de protagonismo. Una vez construidas las edificaciones que conforman los anillos edificados de la plaza Imperial Tarraco, pocas edificaciones se construyen más allá de este límite y en dirección a Ponent siguiendo la nueva avenida. Residencialmente no interesaba, ya que posiblemente se pensaba en otras expectativas especulativas quizás más comerciales (ya lo apuntaba la calificación zonal del

plan de 1960). Así llegó, mucho después, el primer gran centro comercial cercano al núcleo urbano (Eroski), construido sobre parte de la Necrópolis seccionada al apuntar al cruce de Torreforta. Entre tanto, y durante 1960 y 1990, la avenida de Roma vivió huérfana de edificaciones representativas, con alguna excepción en formato supermanzana, y pasó a ser una vía rápida de salida del flujo circulatorio con origen la plaza Imperial Tarraco, en lugar de la vía natural de articulación urbana con Ponent.

En los trabajos previos al Plan de 1960, una visión lógica del momento detectó que la intersección del trazado del antiguo Camino Real (hoy autovía Tarragona-Salou) con la N-340, marcado por una incipiente parcelación de crecimiento suburbano (Torreforta), se convertiría en otra confluencia de intereses, y el trazado de la avenida de Roma apuntó hacia esta ubicación. Hoy se ha convertido en un importante polo de direcciones que distribuyen el tráfico hacia el ensanche y La Marina de la ciudad, pero que sorprendentemente no se conecta con las variantes. El Plan de 1960 no enlaza este importante punto con los accesos a la nueva ronda de la ciudad que planifica. La consecuencia inmediata, y que se ha confirmado con el tiempo, es que el cruce de Torreforta –aquel punto estratégico que Monravá había detectado en 1960– no adquirió la necesaria centralidad urbana que quizás habría ayudado a una articulación diferente del Ponent de Tarragona, dejando pasar la oportunidad de concebir lo que hubiera sido una operación homóloga a la que en 1922 se produjo con la definición de la plaza Imperial Tarraco.



< La gran arteria sobre la que el Plan de 1960 confiaba la conexión entre la ciudad y periferia sigue desdibujada. Una carencia que ha lastrado a la conexión urbana entre ambas realidades pero que hoy se torna oportunidad para su reactivación.

La consecuencia fue que, a falta de reforzar centralidades e identificar los nuevos espacios de oportunidad del Ponent de Tarragona, no se produjo la articulación urbana de este territorio, teniendo como únicos incentivos los criterios especulativos y de oportunidad, opuestos a los que se implantaron en el margen derecho del Francolí. Por lo que la rapidez e improvisación en determinar ubicaciones y necesidades en el Ponent ha llevado a formular la tesis de una Tarragona a dos velocidades.

Llegados a este punto, son oportunas las siguientes especulaciones: ¿le faltó al Plan de 1960 mayor determinación para articular el Ponent de Tarragona no únicamente con la nueva variante?, ¿no supo ver el Plan de 1983 la necesidad de un gran “gesto” urbano que potenciara la vertebración del Ponent de Tarragona y que, de consolidarse, se hubiera incorporado a la *Forma Urbis*, tal como así ha sido en el caso de la plaza Imperial Tarraco?, ¿sigue siendo tan evidente el papel de límite-frontera que adquirió la N-340 en la década de los setenta?, ¿qué protagonismo urbano le corresponde al actual trazado de la antigua N-340 una vez desviado su tráfico pasante?

El desarrollo de estas especulaciones nos pueden conducir a cuestionarnos los actuales equilibrios establecidos a lo largo de todo el trazado de este eje articulador y, por consiguiente, también sería preceptiva la siguiente pregunta: ¿en qué sentido puede influir la constante metamorfosis en los usos limítrofes a esta vía?

AVENIDA DE ROMA

Con la construcción de las aceras y calzadas laterales se completará el proyecto.

CON las obras de apertura de los accesos al Instituto en plena ejecución, se establece una comunicación directa con la Avenida de Roma. Un paso más, doblemente necesario para delimitar el futuro de la gran avenida, principal entrada de que dispondrá el viajero procedente de Valencia. Porque para muchos tarraconenses, resultará una novedad si les decimos que la vía, está solamente construida en su calzada central o sea la mitad del proyecto. Decimos todo esto porque después, a ambos lados se forman unos espacios ocupado por setos a los que igue las calzadas laterales y grandes aceras.

Cuando se proyectó la avenida a raíz de la construcción del nuevo puente sobre el río Francolí, la falta de disponibilidades, impidió llevar a cabo íntegramente la obra. Recordamos perfectamente los quebraderos de cabeza del Alcalde Sanromá Anguiano, porque la ocasión era única, tanto más cuanto correspondía a Obras Públicas la habilitación de los accesos por ambos lados. Hace de esto unos veinte años aproximadamente, aún cuando y en honor a la verdad, con mucho esfuerzo, dada la precariedad de medios, logros, la construcción de la gran galería de servicios, en evitación de futuros inconvenientes. Hoy se perfila ya la Avenida porque el proceso de construcción sigue alcanzando las huertas, intactas hasta fecha reciente y más reciente todavía L'Hort del Po, de cuya masía se ha iniciado el derribo.

La Autopista ha absorbido tráfico y de haberse ejecutado ya la segunda fase de la Autovia de Circunvalación rápida, el tráfico pesado sería mínimo por el interior de la población. Porque los grandes camiones están obligados al rodeo por la Plaza Imperial Tarraco para proseguir hacia la Avenida del Principat d'Andorra y pequeño tramo de la de Cataluña, circunstancia perturbadora, habida cuenta que se edifica a ritmo acelerado en aquella zona de nuestro viejo Ensanche. Poco a poco la Avenida de Roma se incorporará al casco urbano, convirtiéndose en una de las principales vías ciudadanas. La construcción de las calzadas y aceras laterales, es proyecto para un futuro más o menos inmediato —próximo más bien— ya que la dirección expansionista se encamina directamente hacia las orillas del Francolí.—PETROFILO

ACL_11/02/1978_960



Trazas viarias a su paso por el cauce del Francolí

1958_I00_07



La avenida de Roma y sus enlaces

1965_I00_39

^ Los nuevos trazos se superponen a la realidad agrícola del momento, dibujando una nueva configuración urbana que se convertirá en punto neurálgico de la nueva dimensión de la ciudad de Tarragona.

^ Es obvio que la construcción de la avenida de Roma estableció una conexión más eficiente entre la N-340 y la ciudad a través de la centralidad del nuevo ensanche de Tarragona, también aligeró el tráfico sobre el único puente, gracias a la nueva bifurcación que se había creado. Sin embargo, no ha sido, hasta el momento, un eje viario sobre el cual se articule la construcción de la ciudad, salvo en su tramo antes del río. Queda pendiente, pues, la reflexión más urbana sobre este eslabón de lo que hoy ya se ha convertido en la **cadena de continuidades y discontinuidades más dinámica de la ciudad**, la antigua N-340. La avenida de Roma todavía se mantiene como el eslabón más inalterado de todos y, por lo tanto, en el que genera más expectativas.

Nuevas tangencias como contorno de una aglomeración

El Plan de 1960 resuelve el acceso al puerto de Tarragona de forma directa mediante un vial paralelo al curso del río Francolí por su margen izquierdo, y con diversas conexiones a la red viaria urbana existente y de nueva creación. El punto de partida de este acceso al puerto es la nueva variante prevista por el propio Plan, sin solución de continuidad más allá de dicha variante. No obstante, Monravá resuelve el acceso a la incipiente zona industrial de Entrevías a través de un vial que tiene como punto de partida la intersección de la nueva variante planificada con la actual T-II (carretera Reus-Tarragona), y lo prolonga hasta el límite costero, pensando quizás en una más que probable ampliación portuaria que requiera un acceso más vinculado con los terrenos industriales.

El Plan de Infraestructuras de 1973, con una gran vocación de malla viaria de alta densidad, tampoco resuelve de forma decidida las futuras necesidades de acceso viario al puerto de Tarragona (que en esas fechas ya había multiplicado su capacidad de tránsito de mercancías). En esencia, mantiene los dos corredores que el plan de 1960 había propuesto, el cauce del río y el acceso a la altura de la Universidad Laboral, pero con algunos matices a destacar. Por el curso del río mantiene el vial del cauce izquierdo, pero proyecta un nuevo vial paralelo a este pero por el cauce derecho. Este nuevo vial enlazaría con las dos nuevas rondas que se proponen en 1973 (la de 1960 con algunas variaciones y otra intermedia que nunca llegó a construirse). Este plan altera el trazado de la variante proyectada en 1960, aumentando su

> Con mucho acierto, Vila-seca ha conseguido, con el nuevo trazado de esta infraestructura, los dos siguientes objetivos. El primero, conectarse eficazmente con su balneario de mar (La Pineda) a través de una infraestructura que da cabida a todos los flujos posibles —el de vehículos, el peatonal, el de transporte público y, a destacar, el de bicicletas—. Y el segundo, establecer un eje urbano que delimita el uso industrial del turístico, captando así las oportunidades que puedan generar en un futuro ambas realidades.



Vila-seca. Vista del puente peatonal sobre la A-7

2013_RFA_166

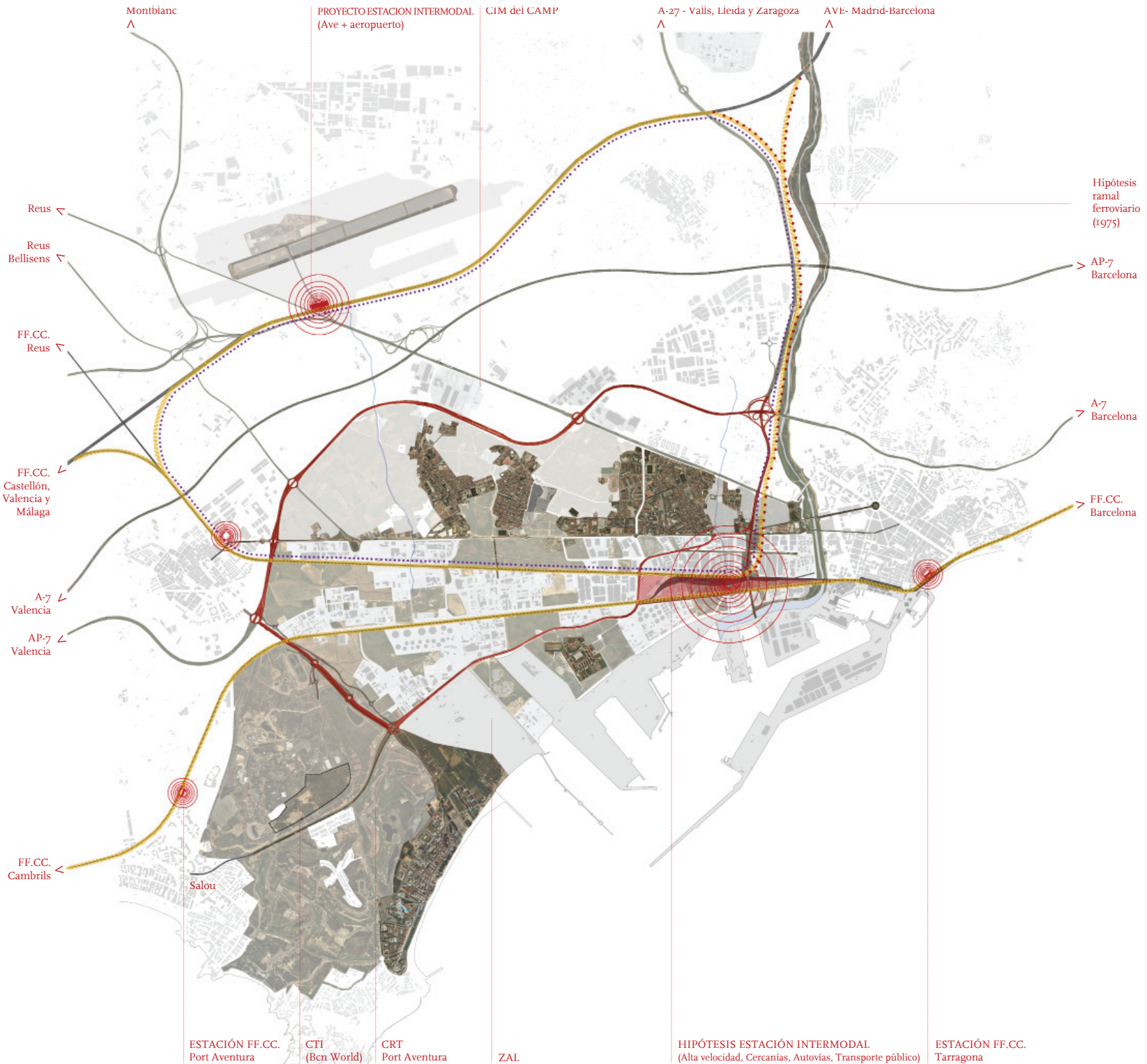
arco de desarrollo hacia el Ponent de la ciudad y, por consiguiente, la superficie de terreno dentro de este límite viario se ve incrementada. También este gesto modifica el punto de intersección entre esta variante y la N-340, desplazándolo más en dirección Vila-seca. Pero quizás lo más relevante es que el Plan de 1973 prolonga esta variante hasta las puertas de los terrenos de la Universidad Laboral, conectando lo que hoy es la autovía de Tarragona a Salou con este nuevo trazado de variante. El plan de 1973 reconoce la importancia de esta autovía Tarragona-Salou y la prolonga en paralelo al río, desde el cruce de Torreforta hasta más allá de la AP-7. Es decir, se proyecta un nuevo acceso directo al puerto de Tarragona, con conexiones a los tres arcos viarios pasantes que prevé el plan de 1973 y que, a su vez, conecta La Pineda y Salou (potenciales zonas turísticas) con el corredor del Francolí.

El Plan Cantallops de 1983 se hace suya la idea del Plan de 1973 respecto al acceso portuario, y consolida el trazado de un nuevo vial de acceso al puerto por el margen derecho del cauce del Francolí, ampliando su capacidad y conectándolo con lo que hoy es la A-7 y la AP-7. También lo prolonga hasta conectarlo con la autovía de Tarragona a Salou siguiendo el límite portuario, y hasta llegar al enlace de acceso a la Universidad Laboral. No obstante, descarta el enlace de la variante con la autovía de Tarragona a Salou a la altura de la Universidad Laboral. De esta forma, el acceso portuario se potencia únicamente a través de dos accesos, uno que conecta



Vista del nuevo Raval de Mar entre Vila-seca y La Pineda

2013_RFA_164



Diferentes urbanidades, atributos, esquinas, centralidades, espacios de oportunidad y tangencia que coexisten en Entrevías

MEP_U_2010_01

En el transcurso de los últimos diez años se han construido, renovado y ampliado una serie de infraestructuras viarias tangentes a Entrevías que han mejorado la accesibilidad a este sector, contribuyendo también a una mejor organización del tráfico pasante. La construcción de los tramos de la A-7 a su paso por Tarragona ha supuesto la desviación por completo del tráfico pasante de Valencia a Barcelona, descongestionando el antiguo trazado de la N-340 a su paso por Entrevías. También la puesta en servicio recientemente de la A-27, la nueva vía rápida y de alta capacidad que unirá el puerto y Tarragona con el interior de Cataluña y el norte de España, mejorará el tránsito de la congestionada N-240 y, probablemente, alterará los flujos de tráfico de llegada a Tarragona, tradicionalmente concentrados en la plaza Imperial Tàrraco. La apertura de la nueva vía rápida del Raval de Mar, conexión de Vila-seca con su núcleo turístico de La

Pineda, ha supuesto la construcción de una infraestructura tangente que define muy claramente lo que deberían ser los límites entre el uso industrial imperante y el incesante uso turístico que promueve el Consorci Recreatiu Turístic.

Nuevas tangencias que reafirman la potencialidad de algunos de los protagonistas que hemos rescatado del olvido, como, por ejemplo, la **estación Clasificación que se muestra como nodo e intercambiador perfecto, además de la mejor alternativa a la anhelada gran estación de Tarragona**, conectando el ferrocarril de la costa (cercanías) con un *bypass* en la alta velocidad —que sugiere esta investigación— y la nueva arteria de alta capacidad (A-27) que apunta hacia el puerto, y que pronto veremos como desplaza el tráfico hacia esta zona, reconociendo la condición desplazable de su centro como muestra del dinamismo de su constitución urbana.



la N-340, la T-11, la A-7 y la AP-7, y otro que enlaza con la autovía Tarragona-Salou.

En 1991 se inaugura un nuevo acceso al puerto de Tarragona que no planificaron los sucesivos planes generales de la ciudad, la carretera N-241, con un recorrido de 3 km, que conecta la autovía del mediterráneo (hoy A-7) y directamente el área portuaria del puerto de Tarragona. Este tramo se ha convertido en el origen de la futura A-27, hoy en construcción, que desdobra la N-240 entre Tarragona y Lleida, pasando por Montblanc, y que es un “esventramiento viario”, de escaso recorrido, en la trama urbana. **¿De qué forma puede influir en la articulación urbana de Entrevías con Tarragona una vez se conecte con la futura A-27?, ¿puede alterar el centro de gravedad viario de Tarragona (hoy en la plaza Imperial Tarraco) la intersección de la N-340 con la A-27?, ¿debería tener continuidad este eje viario con la autovía de Tarragona a Salou?**

El nuevo tramo de la A-7, entre Vila-seca y Tarragona ha supuesto el desvío del tráfico pasante y pesado que antes soportaba la N-340 y que colapsaba los accesos a la ciudad desde Ponent. Se ha situado a medio camino entre las dos variantes que proponía el Plan de 1973, conservando la traza construida de la variante original de 1960 y conectándose a la nueva variante de Vila-seca. También su traza pone límite a las posibles aspiraciones de expansión urbana por Ponent, al ser una barrera infranqueable.

> La A-7 y la A-27 son las grandes infraestructuras viarias llamadas a conducir el mayor flujo de tráfico pasante y local y a procurar nuevas tangencias con los nuevos trazados del ferrocarril.



Construcción de la A-27

2013_RFA_160

La reciente construcción del Raval de Mar, eje viario que conecta Vila-seca con su núcleo turístico diseminado de La Pineda, ha establecido el único límite que tenía pendiente el Ponent. Este nuevo vial, de vocación muy urbana y una “nueva abertura al mar” del Camp de Tarragona, es un gran candidato a equilibrar la presión industrial en esta parte del territorio, con el uso turístico en expansión.

Visto en conjunto, y desde una cierta distancia, estas tres grandes infraestructuras tangentes al Ponent de Tarragona actúan a modo de ronda perimetral, todavía con ciertas discontinuidades, que lo ha liberado de circulación y que abre un gran abanico de posibles conexiones y accesos alternativos a este sector que posibilitarán una gran flexibilidad en el crecimiento y expansión del mismo. Ni siquiera el propio núcleo urbano de Tarragona dispone de este cinturón de rondas tan versátil.

Por consiguiente, estas son las nuevas infraestructuras tangentes: A-7, A-27 y el Raval de Mar entre Vila-seca y La Pineda (sin olvidarnos de la nueva red ferroviaria de mercancías del Puerto de Tarragona y de la nueva terminal de carga) que pueden alterar el actual equilibrio infraestructural en esta zona. **¿Si las actuales infraestructuras pasantes configuraron una realidad urbanística particular, cómo pueden influir estas nuevas infraestructuras en este equilibrio temporal?**



A-7. Vista a su paso por Vila-seca

2013_RFA_162



Extensión del CRT Vila-seca y Salou (Port aventura + BCN World)

2011_AAV_01

^ La progresiva mejora de las infraestructuras viarias en el Ponent de Tarragona ha hecho posible que, en su conjunto, podamos entenderlas no únicamente como infraestructuras pasantes –que lo son–, sino también como una circunvalación a modo de rondas que todavía hoy el territorio no ha identificado como tal. Es previsible que, poco a poco, las dinámicas de movilidad y crecimiento consoliden esta teoría y permitan una versatilidad y flexibilidad en el crecimiento y las expectativas urbanas del Ponent de Tarragona y, en especial, de Entrevías.

Tanto es así, que la búsqueda de nuevos modelos emergentes de activación económica

inmediata (ampliación del CRT o mal llamado BCN World), poco habituales en nuestro ordenamiento urbanístico, se apoyan de nuevo sobre estas infraestructuras sin haber establecido un marco global de reflexión y resolución sobre su complejidad urbanística e infraestructural, dejando otra vez de lado otras consideraciones relativas a la sostenibilidad territorial y sobre el modelo turístico predominante. Un modelo de organización y ocupación autista que se convierte en otro perímetro de bloqueo, muy decantado a propósitos y objetivos de generación de actividad económica, sin la suficiente ponderación de sus impactos y riesgos.

CONCLUSIONES

Ahora –y con la perspectiva que abre esta investigación– estoy convencido de lo que más me ha interesado de la ciudad de Tarragona. **Averiguar y comprender las lógicas** –sobre todo las formales– **de la construcción de su condición periférica**. Unos momentos fundacionales y singulares en la formación de las ciudades que, en gran medida, se muestran como auténticas lecciones de urbanística.

La forma –que cautiva, inspira, seduce, marca el camino, confirma, convence y justifica– también entendida como acumulación y sedimento de momentos y, por supuesto, memoria de acontecimientos.



Vista aérea de Ponent de Tarragona y la N-340

2009_AFA_01

^ Imagen reciente del “distrito” industrial en la periferia entrevías de Tarragona, que incorpora diversos rasgos claramente perceptibles y puestos de manifiesto en esta investigación, de acuerdo con la amplia perspectiva que en ella se refleja. Léase: la **cuestión industrial** desde la óptica periférica y de amortización de territorios residuales, la evidencia articuladora de importantes **ejes de comunicación como “polos” que atraen actividad** y que, a la vez, actúan de **límites y fronteras**, el papel de las **barreras físicas y geográficas en la expansión de las ciudades**, y la **mixtidad de usos y actividades** que alberga un territorio dotado de grandes posibilidades.

Sin lugar a dudas, para empaquetar convenientemente toda esta tarea, el salto más difícil de esta empresa ha sido pasar del generoso apoyo prestado en las tutorías, de las cautivadoras referencias que ofrecen los textos y de la rica documentación acumulada, al trabajo minucioso en la confección de un relato, de una mirada urbanística intencionada sobre las causas, consecuencias y oportunidades del fenómeno de expansión económica e industrial que encajó la ciudad de Tarragona en los siglos XIX y XX.

Presento así las conclusiones, y concluyo este capítulo de mi trayectoria académica con el fin de presentar y compartir de forma ordenada el contenido de este documento que trata sobre un territorio donde, en ocasiones, la práctica urbanística se ha desvinculado de los fenómenos y las formas urbanas preexistentes, y del que siempre me ha interesado participar activamente en la discusión de su naturaleza. A partir de ahora deberían abrirse varios escenarios. El primero y más inmediato ya ha llegado en forma de vacilación personal sobre el auténtico alcance e interés del trabajo. A continuación, probablemente transcurrirá un periodo de tiempo propio de una conveniente maduración y, tal vez luego, –y en el mejor de los contextos– alguien se valga de este relato para construir de nuevo otras miradas intencionadas.

A continuación se enumeran y desarrollan, de forma sintética, algunas afirmaciones específicas que resumen las ideas fundacionales, el talento formal y la fertilidad de algunas imágenes que han orientado el crecimiento de esta investigación, con la voluntad de que puedan llegar a convertirse en argumentos de interés en la reflexión sobre cómo encarar otro ciclo urbanístico en Entrevías.



La Gran Vía del Camp. Comparación de escala a través de la superposición cartográfica haciendo coincidir la N-340 con la Gran Vía de Barcelona





Los siguientes enunciados se estructuran en atención a cuatro **reflexiones** que ponen de relieve el análisis histórico-urbanístico elaborado, tomando en consideración una serie de **prevenciones**, en parte, sobre dichas reflexiones y bajo la perspectiva de una **invitación al futuro**.

REFLEXIONES

Una “Geometría Variable” nada convencional

Un “sistema” a partir del cual se manifiesta la riqueza y diversidad de un territorio por encima de sus ciudades.

“Distrito Distinto”

Como mejor expresión de la “dualidad” que ha provocado una “ciudad a dos velocidades”.

La “Industrialización Marginal”

A modo de respuesta a la búsqueda de un “patrón” característico que explique la singular ocupación en este Distrito.

El beneficio de los “vacíos”

Sobre el valor que expresan las imágenes de los “retales” del Camp que aún persisten en el distrito industrial, algo de lo que no podemos prescindir.

< Los poco más de 6 kilómetros del trazado lineal de la Gran Vía de Barcelona, entre la plaza Cerdà y la plaza de Les Glòries, es una distancia equivalente a la existente entre la actual intersección de la A-7 con la N-340 a la altura de Vila-seca y el antiguo puente metálico sobre el río Francolí (6,4 km) en Tarragona. La superposición busca una útil comparación de escala basada en el Ensanche de Barcelona –como vara de medir–, y a partir de su traza más prolongada, la Gran Vía. Pero el resultado final de esta superposición, más allá de un mero ejercicio de escalado, alienta una **percepción poco habitual sobre la capacidad y potencialidad urbana** que podría soportar el trazado estudiado de la N-340. Con este ejercicio de superposición, y sin intención de establecer similitudes urbanas entre las dos ciudades, se provoca una **profundidad gráfica** que da pie a otras miradas intencionadas.

PREVENCIONES

La oportunidad de las tangencias

En atención a la evolución de los mecanismos propios de los “sistemas” ligados a las infraestructuras para avanzar en la construcción de la complejidad del “Camp”.

El dibujo de la “Gran Vía del Camp”

Probablemente como el proyecto más eficaz para la resolución de la “dualidad” provocada por esta ciudad a dos velocidades.

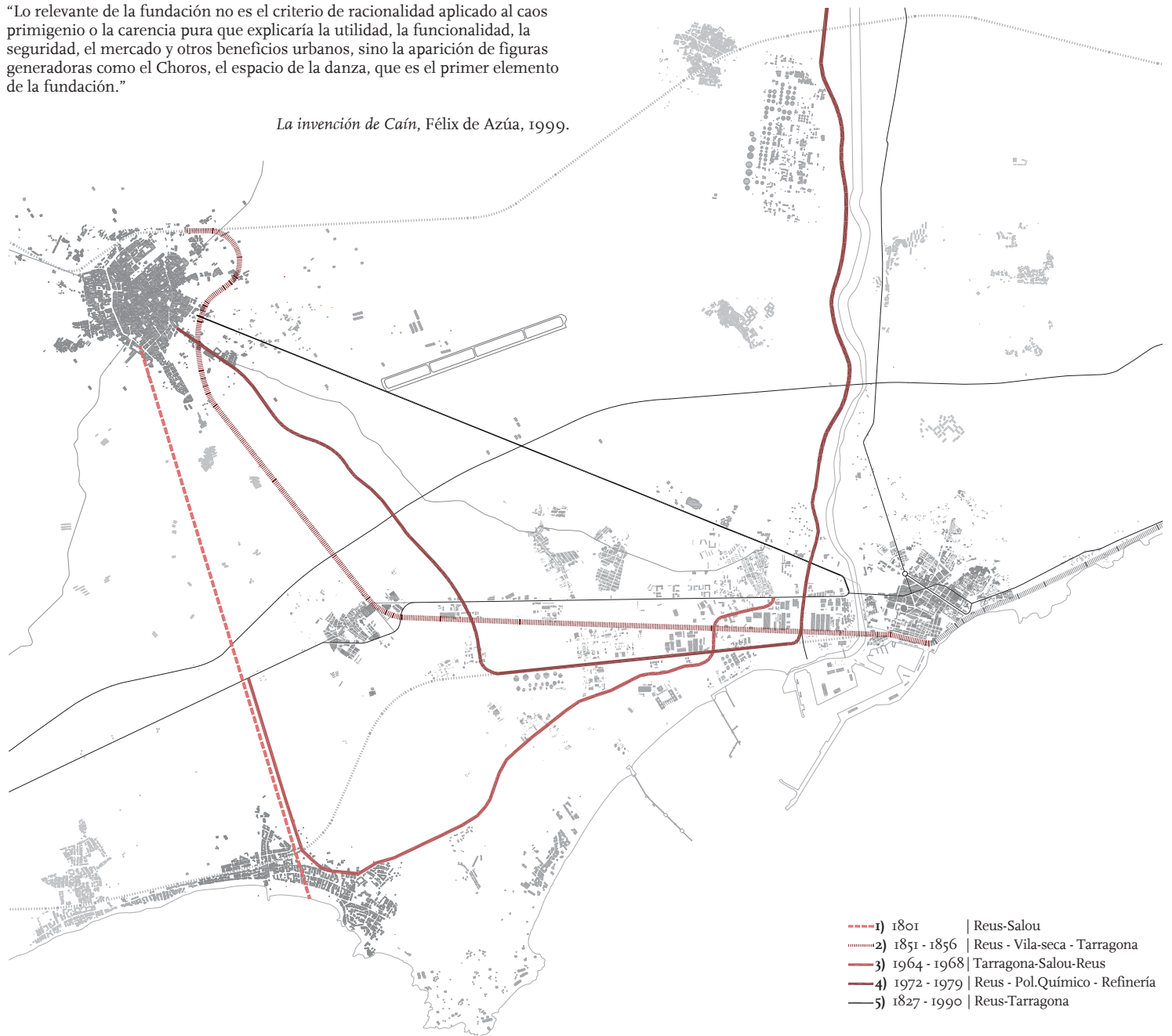
La paradoja metropolitana

La constatación de la dificultad de tener en buena consideración al planeamiento que no tiene imagen.

Una “Geometría Variable” nada convencional

“Lo relevante de la fundación no es el criterio de racionalidad aplicado al caos primigenio o la carencia pura que explicaría la utilidad, la funcionalidad, la seguridad, el mercado y otros beneficios urbanos, sino la aparición de figuras generadoras como el Choros, el espacio de la danza, que es el primer elemento de la fundación.”

La invención de Caín, Félix de Azúa, 1999.



El ejercicio de aproximación histórica del primer título de esta investigación revela otra memoria urbanística de este territorio desde **la lectura de la geometría de sus infraestructuras**. Señalando cómo la pauta geométrica de cada una de las circunstancias tecnológicas ligadas a estos nuevos trazados se convierte en herramienta eficaz para resolver la tensión que genera la peculiar presencia de una serie de ciudades a escasos kilómetros. Una proximidad de intereses y oportunidades poco habitual y caprichosa.

Este sería el primer rasgo de la fundación moderna de este territorio. La incorporación de unas leyes formales que son cambiantes en función del peso específico de sus protagonistas. Es una **"geometría líquida"** –glosando la metáfora de Zygmunt Bauman– y como tal adopta en cada momento la forma más adecuada manteniendo la magnitud y expresión que la caracteriza.

Así es como la triangulación ha sido para el área central del Camp de Tarragona un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, resolviendo sus necesidades no siempre a través de la forma más elemental, y aceptando que **su riqueza territorial tiene mayor transcendencia que sus propias ciudades**.

*Así ocurre al justificar el trazado del proyecto del Canal de Reus como pieza fundamental del primer **plan geográfico** del triángulo que forman Tarragona y Reus con el puerto de Salou. O al elegir **la opción curva** para el ferrocarril de Reus al puerto de Tarragona pasando por Vila-seca. Al priorizar la construcción de la primera vía rápida del **Triángulo de Autopistas** con origen en Tarragona, pasando por Salou y apuntando hacia Reus. Y al imaginar la autovía Bellisens y su prolongación hasta*

*la Refinería como **columna vertebral de la "U" industrial del Plan Comarcal**.*

A diferencia de los posicionamientos que siguen defendiendo un vínculo lineal y directo entre las dos ciudades, esta investigación sugiere que la cercanía entre Tarragona y Reus, o viceversa, no se ha construido siempre *"de campanar a campanar"* (o en línea recta) y que, gracias a ello, **en el juego geométrico de esa otra proximidad triangular**, se han manifestado más actores que han sabido ejercer un papel destacado en este tenso equilibrio geográfico, como, por ejemplo, Vila-seca y la Pineda, el puerto de Tarragona y Salou. Todos ellos, lejos de jugar un papel secundario, han sido también impulsores del cambio económico y social, además de una buena excusa para nuevos trazados.

*Entonces debemos identificar, y reconocer, al puerto de Tarragona –y en menor medida al de Salou– como **patrocinadores del trazado de las primeras modernas infraestructuras que sirven a este territorio**. Y al potencial turístico de la costa entre Vila-seca, Salou y Cambrils como factor determinante en el balanceo de las prioridades que se manejaron en esta articulación. Lo que nos lleva a considerar que ambos factores –**puerto y turismo**– han sido mucho más determinantes en el dibujo de los primeros trazados que la propia condición industrial que, básicamente, **se sirvió de ellos**.*

Asumiendo esta particular percepción, podremos seguir reconociendo cómo seguirán extendiéndose las oportunidades sobre este territorio –influidas por este patrón infraestructural– para **seguir gestionando de forma astuta esta singular geometría para la proximidad** que confecciona un territorio que se manifiesta más vivo, incluso, que sus propias ciudades.

< Mapa mental "direccional" que representa los **trazados y prioridades** que históricamente ha adoptado este territorio **como respuesta a circunstancias o desafíos protagonizados por el "tándem" Reus-Tarragona** en los últimos doscientos años.

1) Reus reivindica a Salou como su puerto natural y balneario (trazados para proyecto del Canal y el Carrilet). 2) Reus reconoce el papel de Vila-seca de camino al puerto de Tarragona (opción curva del ferrocarril). 3) Tarragona quiere acercarse al auge del fenómeno turístico de La Pineda y Salou (autovía Tarragona - Salou - Cuatro Carreteras. Triángulo de Autopistas). 4) Las expectativas industriales enlazan el polígono químico con Reus y la refinería (construcción de la autovía Bellisens como primer tramo de la "U" industrial del Plan Comarcal). 5) La modernización del trazado original de la Vía Amalia pudo esperar hasta el siglo XXI.

“Distrito Distinto”

“Cuando las cosas urbanas han adquirido la suficiente fuerza y madurez quizás haya llegado el tiempo de conjurar la ausencia de ciudad.”

“Barcelona: la actualidad de los enlaces”, Josep Parcerisa, 2013.

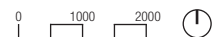
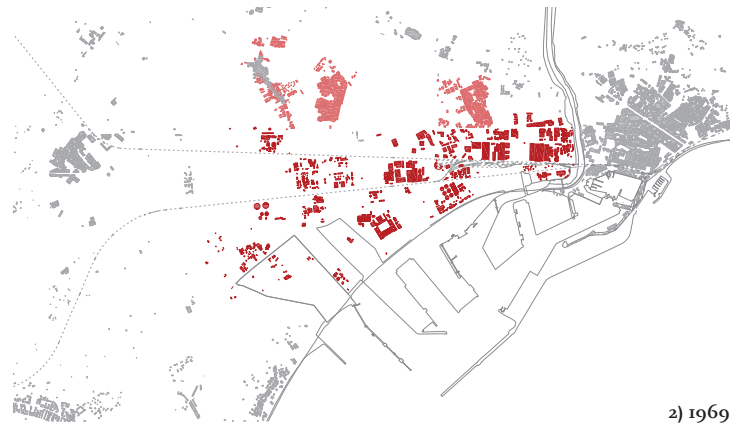
En terrenos entrevías y apoyándose sobre esta nueva geometría, paralela a una ciudad que básicamente se ocupa de la racionalización de su centro, y rápidamente reconocida por intereses económicos, **se desplegó una condición periférica** –por acumulación de trazados– **que la ciudad ignoró y de la que las fuerzas productivas se apropiaron**. Ante esta circunstancia, la investigación ha abordado los efectos de la **renuncia** de la ciudad de Tarragona a incorporar esta periferia y de la **dualidad** que esto ha provocado.

Históricamente, la ciudad ha defendido esta renuncia por la naturaleza de la irrupción de esta condición periférica que ha fabricado su “arquitectura” amparándose en las trazas infraestructurales, señalada por la presión industrial y flanqueada por grandes equipamientos, y sobre la que podemos distinguir dos grandes momentos fundacionales.

La primera periferia. *Entre la población de La Marina y los bordes del ensanche de 1922 surge la primera periferia de la ciudad, que ya se exhibe industrial antes de la llegada de la Fábrica de Tabacos, y que poco después reconoce CAMPSA apuntando el camino a la gran actividad industrial sobre el margen derecho del Francolí.*

Los sucesivos ensanches de Tarragona, y luego sus planes de ordenación, facilitaron el camino para la dignificación de la ciudad, pero sus retículas no resolvieron del todo sus bordes, que con el tiempo fueron ocupados por una **arquitectura industrial** que, en algún caso particular, **señaló a esta periferia industrial**.

A la “condición de edificio que señala el centro” (Parcerisa, 1991), a la *Fábrica de Tabacos*, hay que sumarle otra condición: **la de señalar la primera periferia industrial de Tarragona**.



El Distrito Entrevías - N-340. Ante tal desconsideración, la periferia se torna **desobediente y resiliente**, apoyándose en las oportunidades del parcelario y a cobijo de las marcas infraestructurales. Es así como **la dispersión se manifiesta inevitablemente bajo tres apariencias: a)** la de apoyarse a lo largo de un trazado infraestructural de primer orden, **b)** la de ocupar las franjas entrevías buscando la protección de unos límites eficaces y **c)** la que ofrece la oportunidad de ocupación de grandes parcelas agrícolas de proporciones óptimas y suficientes.

Precisamente son las industrias que se ajustan bien a un parcelario de tamaño reducido (Cepasa, Ceratonia, Lucas Bols, Seidensticker y Fecsa, entre otras muchas) las que a partir del final de la Guerra Civil se adosan a la N-340 ratificándola como columna vertebral, eje viario de primer orden y acceso principal a la ciudad desde el oeste. Otras industrias buscan la comodidad de aproximarse a las líneas del ferrocarril, como es el caso del complejo de la Union Sufur próximo a la estación Clasificación, ajustándose a la estructura de la propiedad existente. No obstante, las grandes operaciones de la industria química prefieren la protección de terrenos entrevías, agrupando el parcelario agrícola en grandes bolsas de suelo expectante. Entre tanto, la urbanización marginal en Torreforta y Bonavista, la Universidad Laboral y la Ciudad Residencial se apropian de las fincas que –por su gran tamaño– se ajustan mejor a sus importantes necesidades, y que no por esta razón son las mejor ubicadas, sino que, bien al contrario, resultan muy apartadas de las vías de comunicación.

Pero el origen de esta **dualidad** entre la Tarragona industrial y la más urbana también hay que buscarlo en los procesos de descongestión de Barcelona y en la oportunidad que ofrecen los terrenos entrevías –como

alternativa próxima y económica– en una periferia todavía expectante pero ya marcada por los primeros propósitos desarrollistas.

La construcción del Polígono Industrial del Francolí responde a esta necesidad de descongestión de Barcelona, reconociendo a la franja entrevías su potencial industrial. A diferencia de Torreforta y la Universidad Laboral, que son dos operaciones que pese a compartir ubicación no responden a una estrategia de ocupación industrial, Torreforta es más bien estrategia residencial especulativa y la Universidad Laboral lo es por oportunidad política.

También debemos señalar que ciertos sectores de la ciudad han pagado el alto precio de la marginalidad por el hecho de que algunos episodios destacados en la construcción de la ciudad moderna y central se hayan incorporado a su forma general.

Sabemos que la plaza Imperial Tarraco, como gran operación de formación de la ciudad-central, se incorporó felizmente a su forma general, no siendo solo su principal consecuencia el polígono oeste y la avenida de Roma que pende de ella, sino que también lo fue la encarnación de una condición periférica dependiente de la Tabacalera, que –como trastienda urbana– sigue siendo digerida.

Bajo esta perspectiva, y con el fin de averiguar y comprender esta condición periférica, interpreto que para el caso de Tarragona existe un **"orden inverso"**, es decir, la construcción de la periferia **emana desde el territorio hacia la ciudad y no de la ciudad al territorio**, motivando un desarrollo en paralelo de estas dos dinámicas. El resultado ha sido la emergencia de un **"Distrito Distinto"** que está rebasando las expectativas industriales y que de su correcto manejo depende la solución de esta controversia.



3) 2010

< 1) **Primera periferia industrial.** En torno a la fábrica de Tabacos, siguiendo las trazas del barrio de La Marina y próximas a los tinglados, las primeras industrias colonizan las orillas del Plan de Ensanche de 1922 posicionándose claramente frente a lo que será su reto más inmediato, saltar el río, asumido por CAMPESA en 1930.

2) **Polígono Entrevías - N-340.** Una caprichosa composición "formal" de infraestructuras propaga el gesto logrado por CAMPESA, ocupando indiscriminadamente una condición entrevías que sienta las bases para la construcción de un **distrito industrial**, de naturaleza y dimensión difícilmente digeribles por la estructura urbana al otro lado del Francolí.

3) **"Distrito Distinto".** La consolidación del distrito industrial definido por la N-340 y Entrevías confirma la administración de políticas bien diferenciadas que fortalecen la tesis de Parcerisa de "una ciudad a dos velocidades".

La “industrialización marginal”

“Los barrios de Urbanización Marginal como **transformación directa del uso rústico anterior** a partir de la aceptación de la estructura de aquel suelo rural. Convierte el borde del fragmento o finca que parcela en límites de nuevo barrio y la conexión de la zona con el resto de la ciudad arranca de la utilización de los caminos rurales existentes. Al propio tiempo en la ordenación interna suelen aprovecharse las preexistencias del sector como base de apoyo del nuevo asentamiento.”

La urbanización marginal en Barcelona (III), Joan Busquets, 1976.



1)



2)



3)



4)



Industrias Químicas Asociadas. Vista aérea

1965_ICC_38

Los procesos de ocupación del suelo no urbanizado mayoritariamente ligados a fenómenos residenciales tienen, por lo general, características estructurales fundamentadas en una necesidad que demanda un territorio o una ciudad. Cuando estos procesos no están regulados nos topamos con situaciones de marginalidad, más o menos intensas que, a menudo, adquieren ciertos ritmos urbanos y que *a posteriori* siempre requieren intervenciones encaminadas a reconducir y consolidar unas realidades que no merecen obviarse.

Si reconocemos que los procesos de urbanización marginal se caracterizan por ser aquellos fragmentos de ciudad producidos en condiciones claramente contradictorias a las convencionales, **¿qué ocurre cuando se trata de fenómenos intensos y dispersos de ocupación industrial no regulada?**

Esta investigación sostiene que la implantación **intensiva, dispersa y no regulada** de la actividad económico-industrial en el territorio **se asemeja a la lógica de la urbanización marginal**. Y que también reúne la condición de “tejidos encadenados”, donde “las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios y en los que las distancias y discontinuidades, alineaciones y vacíos, perfiles y encuentros, solares y monumentos describen la secuencia de un proceso temporal materializado en formas estáticas” (M. de Solà-Morales, 1986).

Llegados a este punto, esta investigación denomina al **fenómeno de “Industrialización Marginal”** como el proceso de ocupación industrial intensiva, espontánea y dispersa –básicamente en la periferia– que se apoya sobre trazas territoriales existentes, infraestructuras y vacíos intraestructurales y se sostiene por actitudes “para-legales” de implantación.

Este proceso se caracteriza por dos “habilidades” bien diferenciadas: la colonización y la capacidad de mutación.

Colonización: momento caracterizado por la capacidad de reconocimiento de terrenos con gran escasez de expectativas urbanísticas, a menudo generados por intervenciones y políticas de expansión económico-social sobre el territorio, y que marcan el lugar para la actividad periurbana.

La “escasez de expectativas” de los terrenos más entrevías marcó el lugar a la gran industria química en Tarragona, que buscaba cierta distancia social entre su actividad industrial y la ciudad. Esta condición de aislamiento favoreció la espontaneidad y dispersión, de fábricas y factorías, a modo de “bolsas” de terreno únicamente al servicio de sus intereses industriales y bajo una actitud “autista” hacia aquello que las rodea.

Mutación: capacidad de regeneración y de ocupación de sus terrenos expectantes, una “metamorfosis” particular básicamente dictada por las necesidades de la producción industrial, que invita a disponer del suelo vacante sin adaptación a “tejido” alguno ni atención a sus “bordes” y prescindiendo –si es necesario– de sus propias estructuras obsoletas.

La imagen de conjunto del actual polígono químico entrevías de Tarragona es la mejor representación de esta peculiar “mutación” de tuberías, esferas, tanques, columnas y torres de destilación repartidas sin otro orden que el que dictan los procesos de producción industrial. Adoptando siempre su forma dentro de los márgenes del terreno disponible y expectante.

Esta reflexión nos conduce a equiparar el fenómeno de industrialización marginal a una **modalidad más del crecimiento urbano**, en la medida en que este reconocimiento ayude a aceptar estos procesos singulares de implantación industrial **como un eslabón más en la construcción de la ciudad**, o de una parte de la misma. Asumiendo el valor y la especificidad del **factor urbano** de esta estructura económico-industrial, en forma de colisiones, encuentros e intersecciones –además de la propia arquitectura industrial–, y aceptando que su hipotética reconversión puede llegar a convertirse con el tiempo en un agregado a la ciudad.

< Esta secuencia cronológica de fotografías y ortofotoplanos de la construcción de la planta química de IQA, ubicada entrevías del ferrocarril y entre las instalaciones de Ert, Shell y Dow, explica este fenómeno de industrialización sujeto únicamente a las necesidades y características de producción y desvinculado de cualquier nexo o relación con trama o tejido alguno, practicada su condición “marginal” voluntariamente.

El beneficio de los “vacíos”

“Si taquéssim en positiu el que és el magma dels espais buits de El Camp apareix la importància superficial d’aquest espais, però també la seva estructura. En la forma del buit, del terra lliure apareix la forma característica del paisatge urbà actual.”

“Un camp de coses (els buits de la metròpolis)”, Manuel de Solà-Morales,
Revista AT#19, 2009.



Ortofotoplano modificado que ilustra el alcance de lo “no urbanizado” en Entrevías

MEP_AR_2010_03

Destapadas las tácticas y los métodos a partir de los cuales los procesos de transformación económico-social en Tarragona se apoderaron del dominio cultivado, y de cómo se patrocinó la ocupación desobediente que interpreta esta investigación, no es de extrañar que en la imagen colectiva sigan predominando los **excesos de la ocupación** frente a la interesante **extensión del "vacío"** que todavía subsiste y de la que no debiéramos prescindir.

Apoyándonos en el desarrollo de la investigación vemos que existe un mosaico agrícola oculto tras el tejido industrial y residencial de este "distrito distinto". Y que para revertir la indiferencia general hacia estos fragmentos de suelo, básicamente cultivado, puede resultar útil comprender **la virtud o la vileza** de su origen para imaginar qué destino les depara su naturaleza.

A criterio de este trabajo, han sido cuatro circunstancias las que han hecho posible esta situación: 1) el **"intraestructuralismo"** o el efecto barrera de las infraestructuras que atrapan bolsas de terreno, 2) las **expectativas industriales** que retienen grandes extensiones por interés de su producción, 3) los **espacios de protección** que reclama el territorio por causa del riesgo químico y la escasez paisajística, y 4) la fortaleza del **valor agrícola** que se resiste a abandonar un suelo históricamente tan fértil.

*Al resaltar esta circunstancia asoman **retales de terreno agrícola productivo** y que se manifiestan abiertamente en franca rivalidad con los usos intensivos que los rodean. Ahora sí cabe preguntarse el papel "paisajístico" de estas importantes bolsas de terreno. En gran medida su ocupación ya ha sido planificada sin más razón que la inercia expansiva de la ciudad y de la industria.*

< En la actualidad siguen pudiéndose apreciar estas cuatro circunstancias que se representan en la siguiente imagen modificada. 1) Las reservas de terreno previstas para el trazado de la variante de 1960 que enlazaba la N-340, entre Bonavista y Campclar, con la T-11. Una extensión sobre la que ahora se construye el "Anillo" de equipamientos para los Juegos del Mediterráneo 2018 y nuevos centros comerciales; 2) las reservas estratégicas de suelo entreavías que la industria química mantiene expectantes y que permitirían expandir su producción en caso necesario; 3) las barreras visuales y de protección "barrera verde" que en los años ochenta reivindicó el movimiento vecinal de Ponent y que también protegen al complejo de la Universidad Laboral, y 4) la Horta Gran como gran vestigio de la riqueza agrícola del delta del río Francolí.



1) Complejo deportivo Campclar sobre antiguo trazado variante

2000_AFA_12



2) Terrenos industriales en reserva

2011_AFA_05



3) Muro verde como barrera visual entre Campclar e industrias

2008_AFA_03



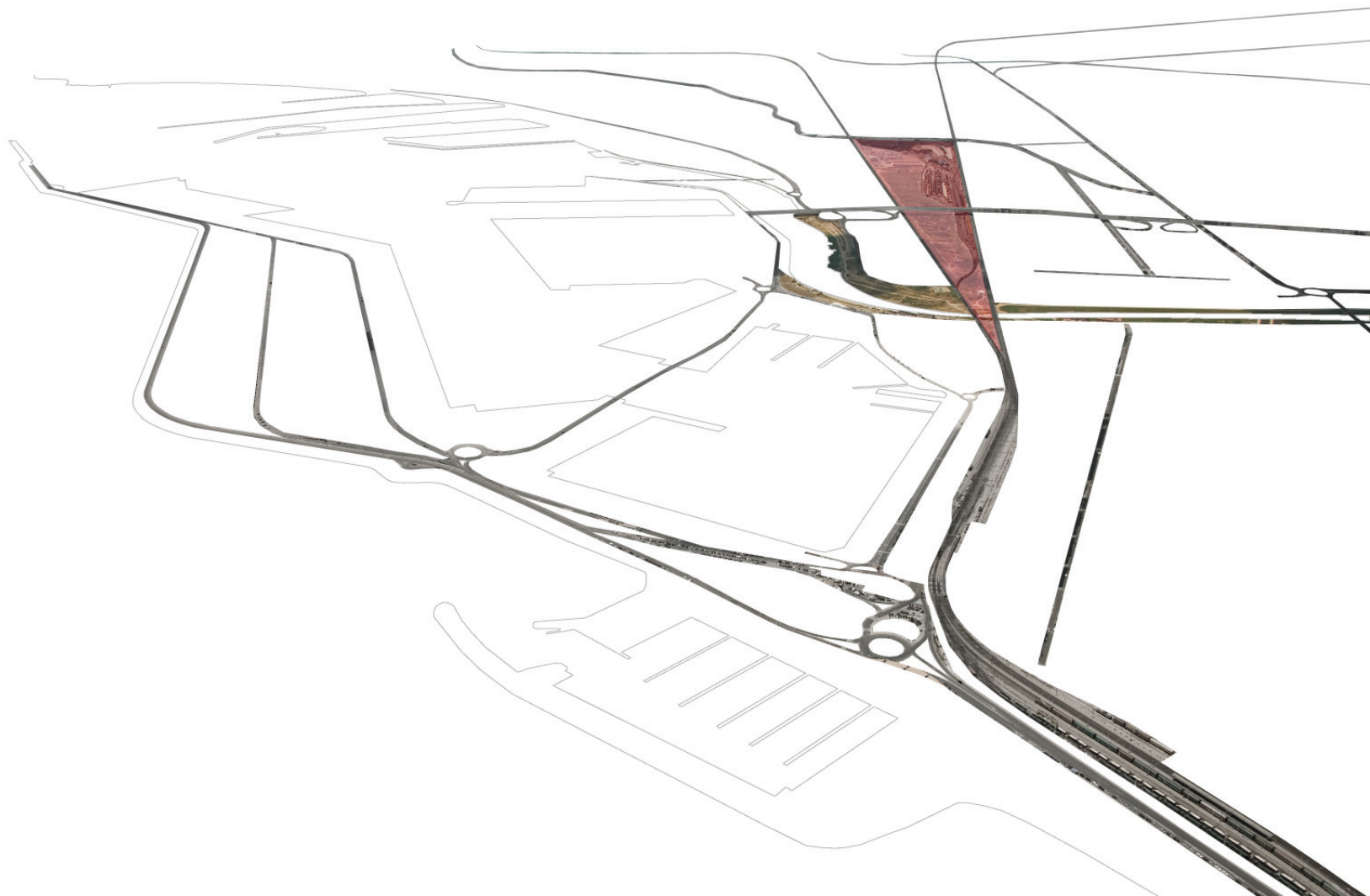
4) La Horta Gran

2009_AFA_03

La oportunidad de las tangencias

“[...] la enseñanza de la Urbanística suponía el aprendizaje de la integración de los elementos urbanos con otros elementos, y a **desvestirlos de autonomía para responsabilizarlos de su naturaleza urbana**, a pasar el énfasis de los elementos a sus relaciones con otros. En aquel análisis de la ciudad, de sus partes, de sus elementos, se cubrían dos campos de relaciones importantes: Una era la que ligaba la construcción física de la ciudad con los procesos más generales de la economía. Otro campo era el que **ponía en relación la infraestructura con los elementos** –suelo y edificación– **en la determinación de la forma construida**, de sus niveles funcionales. El sistema viario en la ciudad, sus accesos y travesías, por los elementos viarios territoriales, sus puntos nodales en la ciudad, como las estaciones o los centros de comunicaciones y de ruptura de cargas, los sistemas de servicios, aparecían en este esquema de trabajo docente, como **infraestructuras de los procesos de transformación urbana**”.

“El urbanismo de las Obras Públicas”, fragmento del prólogo de la tesis doctoral de José Luis Gómez Ordóñez, ETSAB, 1982.



Hasta aquí las afirmaciones anteriores han reflexionado sobre cómo las trazas y los huecos infraestructurales han ejercido de **vínculo, excusa y soporte** para alojar gran parte del desarrollo económico y social, y a la vez urbano y territorial, de Tarragona. Bajo esta afirmación, la disposición de esta estructura de acumulación –que no tanto de saturación– **se manifiesta como un mecanismo evolutivo y de articulación formal** que se convierte en generador de una gran escala que la ciudad **aún no reconoce como propia**.

*A la complejidad del siglo XIX el territorio respondió con la triangulación geométrica que las nuevas circunstancias tecnológicas hicieron posible. Durante el siglo XX, un conjunto de acontecimientos ligados al desarrollo (industrialización, turismo e inmigración) incrementan este grado de complejidad, y el territorio lo gestiona asumiendo este nuevo papel, engrosando y extendiendo sus infraestructuras y permitiendo una ocupación discrecional del suelo (puerto, polígono químico, barrios de Ponent, industria turística, Port Aventura, etc.). Y entrado ya el siglo XXI, la dimensión compleja de este territorio se hace más que evidente con la necesidad de conectarse a las redes de alta velocidad y capacidad ferroviaria, con la llegada de nuevos modelos de activación económica (BCN World) alejados de nuestra tradición urbanística y con un mayor riesgo de desindustrialización. Para esta mayor complejidad quizás no son necesarias muchas más infraestructuras, pero sí **una mayor interconexión entre ellas**.*

El empeño que este trabajo ha tenido en señalar históricamente a las infraestructuras de Tarragona como las grandes responsables de

la construcción de la forma moderna en la periferia de la ciudad, en este momento, también se convierte en estímulo para acertar en la interpretación de otra configuración geométrica posible con la llegada de nuevos trazados y corredores. Si, como se afirma en este trabajo, la triangulación de infraestructuras ha sido para el Camp un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, **las nuevas tangencias** –como consecuencia de esta evolución– lo serán para asegurar la mejor conexión entre ellas.

La especial acumulación de trazados y corredores estratégicos en el Camp, dando lugar a estas ricas tangencias que señalan diversas oportunidades, hace demasiado comprometida la búsqueda de una única centralidad que acumule la característica policéntrica de este territorio. Ya que, probablemente, la mejor respuesta a esta demanda de conectividad es el aprovechamiento de la intermodalidad más eficiente que proporcionan muchas de estas tangencias.

La tangencia que se produce en la estación Clasificación puede recoger los flujos de cercanías y del corredor del Mediterráneo, además de los correspondientes a la A-27 en prolongación con la autovía de Tarragona a Salou, convirtiéndose, a mi juicio, en la mejor candidata a la Estación Intermodal que demanda el Camp, que serviría a la mayor acumulación de población en su territorio. La otra tangencia a destacar se produce a la altura del aeropuerto. Esta tiene una dimensión más estratégica que numérica, ya que procura una intermodalidad entre el aeropuerto y el corredor del Mediterráneo que tendrá mucha utilidad en la construcción de un sistema aeroportuario catalán interconectado por alta velocidad ferroviaria.

< Sobre esta imagen despojada intencionadamente, sobre la que se aprecia claramente la acumulación de las infraestructuras en Entrevias, emerge una **tangencia** producida por los terrenos de la estación Clasificación que permanece inalterada, y que se reserva –a mi juicio– una oportunidad urbana aún por desvelar.

La paradoja metropolitana

“De fet, aquest territori no és una ciutat. Alguns hi proposen una vegueria, d’altres en dibuixen dues, per poder justificar-hi dues capitals. Algú parla d’àrea metropolitana. Abans eren les tres comarques, geogràficament més clares i definides, les que construïen el territori del Camp. Ara, des de la lògica territorial, provincial i electoral, se n’hi afegeixen tres més, el Priorat, la Conca i el Baix Penedès, aquesta més a contracor que les altres. Però en realitat ni el nom, ni l’àmbit, ni el sentiment dels ciutadans considera el Camp com un territori, com un concepte, menys encara com una ciutat. El sentiment del Camp, com alguna cosa identitària, sovint o no existeix o és entès únicament en el sentit més negatiu, el de la convivència comuna amb el risc.”

“El Tren: vies d’urbanitat”, Jordi Sardà, Revista *AT#19*, 2009.

Durante la elaboración de este trabajo me ha acompañado la certeza de que las continuas referencias –algunas de ellas antagónicas– en torno a las opiniones sobre un incipiente fenómeno de metropolización en el Camp de Tarragona tienen su origen precisamente en la **dificultad para la definición de esa forma metropolitana**.

¿Cuál sería su imagen?¹ **¿cómo debería ser esa imagen de calidad para que pueda ser identificada y estructurada por sus habitantes?** Sirva como reseña el detalle de las crónicas de Mezquida, el gran creador de opinión pública en Tarragona durante treinta y siete años, de cómo la ciudadanía se construye esa percepción que –según Mezquida– se reducía al factor determinante sobre la disminución de los tiempos necesarios para desplazarse entre Tarragona, Reus y Valls, y a la capacidad industrial (Libro II_ACL_25/04/1982_1156).

Hoy los empeños se centran principalmente en **cómo conectarnos más rápidamente al sistema integrado catalán y al corredor Mediterráneo de interés transeuropeo**, así como establecer a los nuevos productos turísticos en alternativa al “monocultivo químico” que ha marcado a Tarragona durante cincuenta años. Si para K. Lynch la dimensión y la velocidad suponían nuevos problemas para la correcta percepción entre población y entorno, **¿cuál sería esta nueva dimensión o imagen que podrían imaginar mañana sus habitantes, ante un sistema poderoso de transporte integrado y una paulatina desindustrialización de Tarragona?** Si Mezquida relacionaba el hecho metropolitano con la rapidez en las comunicaciones, **¿qué opinión tendría ante la posibilidad de conectar Tarragona con Barcelona en treinta minutos?** **¿seguiría apoyando que solo por ser el segundo núcleo industrial de Catalunya se merece el adjetivo de metropolitano?**

De aquí a que esta investigación sostenga que la cuestión fundamental en este debate **va más allá de los límites del Camp, de su densidad y de su identidad, y se traslada** –como lo ha venido haciendo desde 1800– **a través de la circunstancia tecnológica de cada momento aplicada a sus infraestructuras como herramienta estratégica**. Por lo que de cómo se aborde la cuestión ferroviaria pendiente entre Tarragona

1. “La imagen no puede existir si alguien no la imagina. Será conocida tal como se vea, de ahí que la representación sea decisiva.” PARCERISA, J. “La Forma Urbis a través de la forma de las ideas”, *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*, LUB ediciones, 2012.

y Barcelona, y de si sus puertos y aeropuertos forman un sistema interconectado dependerá básicamente su imagen metropolitana que, de tenerla, nunca debiera ser creada por negación a pertenecer a otra estructura metropolitana superior.

Entre tanto se construye esa imagen —si es que existe o es posible—, es fundamental averiguar qué ha quedado de aquella idea de ciudad-comarca impulsada por los planes comarcales y “empleada para anular los problemas de la forma urbana” (L. Quaroni, 1962). A mi modo de ver, **ha quedado mucho más de lo que aparenta**, se podría decir con seguridad que las principales conexiones que articulan el Camp provienen de aquellas pretensiones. Más aún, algunas de aquellas trazas del esquema viario del Plan Comarcal de 1967 **siguen sin revelar todo su potencial**.

La conocida como autovía Bellisens, que constantemente se ha relacionado con la conexión de Reus hacia el puerto de Tarragona, en verdad se ideó como estrategia de aproximación y conexión del fenómeno de industrialización,

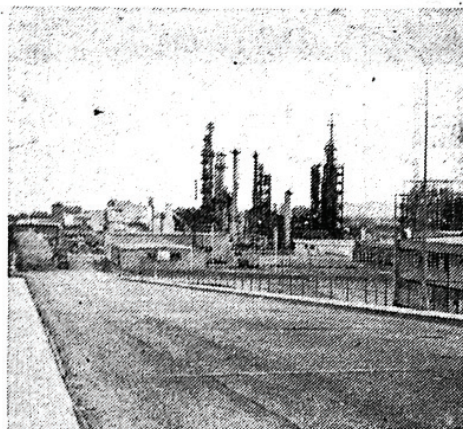
vertebrando geoméricamente el corredor industrial entre Reus - polígono químico y refinería. Su trazado original reconocía —de nuevo— la mayor capacidad de un trazado triangular —adoptado ya por el ferrocarril— que luego se extendía a lo largo del corredor del Francoí hacia la refinería. Hoy, el desplazamiento de los mayores equipamientos de Reus (Hospital y Feria-Tecnoparc) hacia Bellisens y la conversión del Eje Transversal, que ocupó las reservas del proyecto de desvío del cauce del Francoí, en el primer tramo de la autovía Tarragona-Lleida, dan sentido a esta particular perspectiva geométrica que ideó el exagerado esquema viario del Plan Comarcal.

Ante los riesgos de esta **distracción territorial**, a falta de un modelo administrativo útil que neutralice esta tendencia, que “simplifica el territorio a un esquema de conexiones y reduce el proyecto metropolitano únicamente a sus estructuras” (M. Solà-Morales, 2009), mi propósito es permanecer próximo a las tesis en torno a que “no todo es ciudad, pero casi todo puede ser o llegar a convertirse en urbano” para eludir un proyecto metropolitano que tienda a anular nuestra realidad tradicionalmente más competitiva, **la fertilidad poliédrica del Camp**.



Se habla y vuelve a plantearse la cuestión del Área Metropolitana del Camp de Tarragona. Dicho en otras palabras, el triángulo Tarragona—Reus—Valls viene a ampliar aquellos escarceos en torno al primero que incluía las poblaciones de Tarragona—Reus—Vilaseca. El proceso de la industria petroquímica de una parte, unido a la afluencia turística, —no olvidemos el papel decisivo de Salou—, obligaba a fijar la mayor de las atenciones en la parte suroeste de nuestra comarca. Porque el Camp es uno, por razones geográficas e históricas. Un anfiteatro de montañas cierra desde las Sierras de Hospitalet, Falset y Lloveria, hasta el Gaià, la fértil llanura definiendo perfectamente nuestra terra. Las subdivisiones en los denominados Baix Camp, Alt Camp y Tarragonés, son enteramente falsas y no obedecen a otros motivos que los puramente comerciales de determinadas zonas, cuando «*anada amb carro*» resultaba usual y las carreteras muchas de las veces eran pura entelequia.

Han transcurrido muchos años desde 1936 y naturalmente aquellos límites artificiales no obedecen a las realidades concretas de hoy. Entre Reus y Tarragona a guisa de ejemplo, existía el enlace a través del ferrocarril y los autobuses de línea y lo propio con Valls



Complejo petroquímico tarragonens, factor determinante, con el turismo, de la transformación de nuestra comarca.

(Foto Archivo)

servido por los autocares, que no la vía férrea dado el largo rodeo que significaba la parada y transbordo de Sant Vicenç.

En nuestros días, dentro de pocos meses, con la Autovía de Circulación Rápida que se ultima entre Tarragona y Reus bastarán sólo diez minutos para desplazarse entre ambas ciudades. Valls, tardará un poco más, pero está previsto para dentro de cuatro

años el enlace directo con Tarragona a través de la futura Autovía, cuyo primer tramo corresponde al de la Autopista del Mediterráneo, en las inmediaciones del Pont del Diable. Un cuarto de hora será suficiente para trasladarnos al núcleo vallense, cuya importancia corre pareja con el proceso de industrialización experimentado de unos años a esta parte y el asentamiento de la Refinería e industrias complementarias en el valle del Francoí.

Decimos cuanto antecede porque ha llegado la hora de estudiar la ordenación del Camp de Tarragona, mediante la creación de la Zona Metropolitana, de este mismo modo que aconsejaron tales medidas la Ciudad Condal y su entorno a pesar de la Serra de Collserola que divide el Pla de Barcelona del Vallés.

Y estas circunstancias se harán cada vez más perentorias ya que el Camp constituye hoy en día el segundo núcleo industrial de Cataluña y nuestro Puerto ha sobrepasado con mucho al barcelonés. Por experiencia sabemos que la administración es lenta y muchas veces inoperante, pero hay que proyectarse respecto a esta cuestión, mancomunando servicios y

Tarragona — Reus — Valls, amplio triángulo precisado de mejores infraestructuras para superar dificultades una vez vencida la crisis económica.

unificando criterios tanto más cuanto la superación de la crisis económica comportará nuevos planteamientos a cuyo desafío deberemos responder con los servicios y necesarias infraestructuras, a las que no son ajenas —primordiales— todo cuanto afecta a la traída de las aguas del Ebro. — PETROFILO.

ACL_25/04/1982_1156

El dibujo de la Gran Vía del Camp





Esta investigación ha confirmado que en el Camp **la dimensión lineal siempre cobra protagonismo**. Y su dibujo habría destapado expectativas insospechadas, llevando constantemente a Tarragona ante la tesitura de incorporar nuevos episodios en la construcción de su forma general que incluso han llegado a desplazar su centro de gravedad.

Josep Parcerisa sostiene que en Tarragona el proyecto para saltar el Francolí aún no se ha dibujado. A lo que añado que **para imaginar ese proyecto habría que completar el dibujo de la N-340**. Un trazado sobre el cual se han depositado demasiadas responsabilidades y pocas fortunas, pero que tiene el mérito de mantener íntegro su papel vertebrador. Podría decirse que la radicalidad de este trazado tiene también algo de centralidad lineal en paralelo, a lo que la hipótesis de llegar a convertirse en la **Gran Vía del Camp** desbanca a las opiniones que asimilan la T-11 a la Diagonal del Camp.

*El relato construido en esta investigación es obstinado y apunta a que el tramo de la carretera nacional entre Tarragona y Vila-seca **reúne los atributos necesarios** para resolver la dualidad entre Tarragona y el "Distrito Distinto", transmitiendo el valor de todos sus frentes y discontinuidades urbanas **con la mayor intención de combinarlos**. Sobre este trazado interceptan la mayoría de atributos y circunstancias descritas en esta investigación: periferia, vacío, industria, marginalidad, huerta, paisaje e infraestructura.*

< De todos los elementos y circunstancias que participan en esta imagen, el conjunto de "vacíos" a lo largo de la N-340 es el que atesora mayores posibilidades para activar este engranaje urbano y ayudar a resolver la dualidad que persiste entre ciudad y periferia. Una oportunidad que permanece latente gracias a las precauciones que, en forma de reservas, tomaron la industria, la residencia y las infraestructuras.

Invitación al futuro

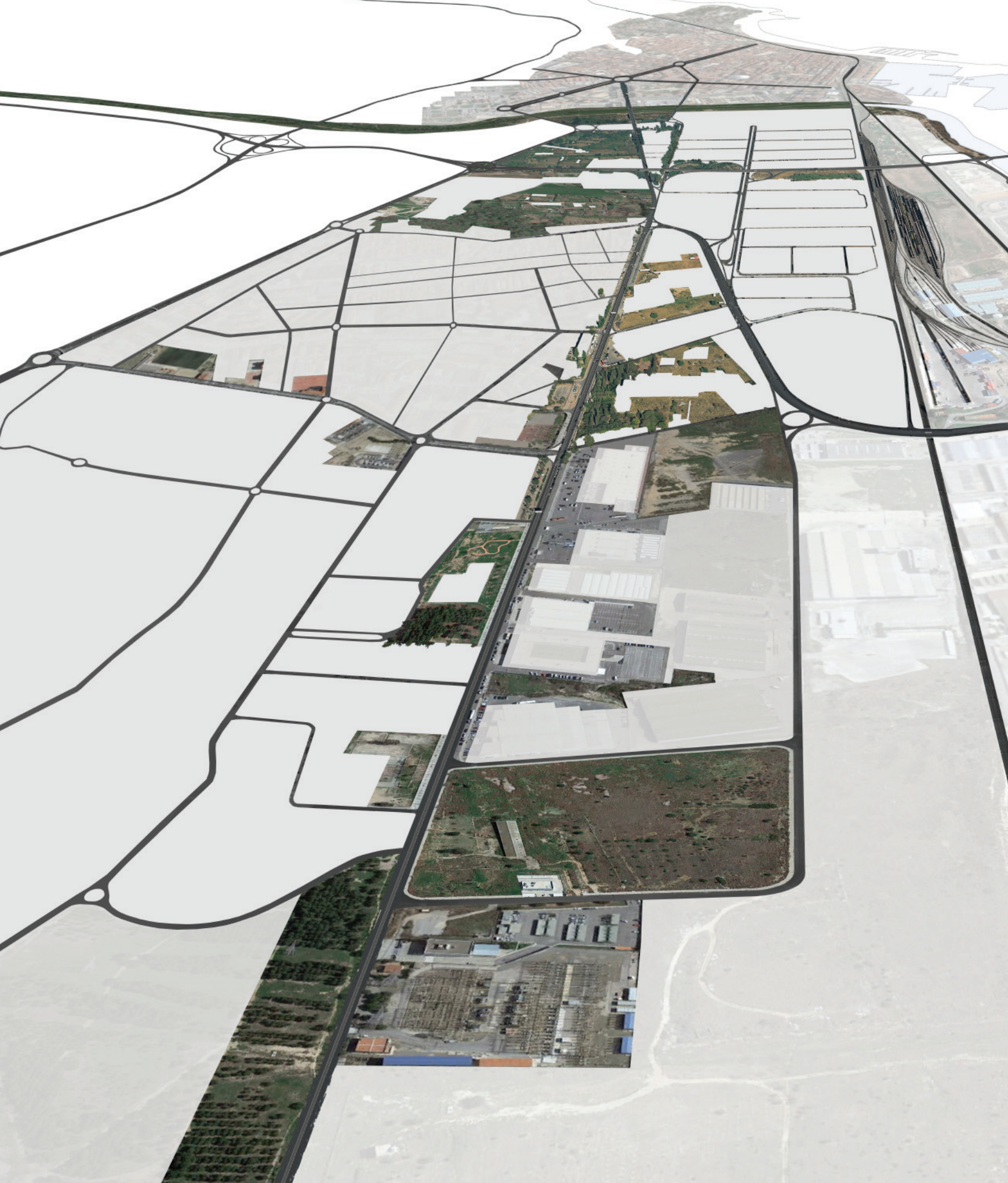
Jane Jacobs advertía de lo fácil que es caer en la trampa de considerar los usos de la ciudad cada uno por separado o por categorías. Esta ha sido una práctica habitual para referirse al Ponent de Tarragona, donde ha **prevalecido siempre la visión por categorías por encima de su diversidad**. Es así como circunstancias tan fundamentales para este territorio como el turismo, la industria, la residencia, las infraestructuras y lo rural han sido analizadas y planificadas **sin ninguna atención ni interés por combinarlos**.


Como se apunta en la motivación de este trabajo, para desvelar lo complejo, visibilizarlo y asumirlo con el objetivo de hacerlo más comprensible, debía conocer **los orígenes de las permanencias** en este territorio y **las condiciones de transitoriedad** que conviven en él, para vincular el mañana a través de su pasado y su presente. Y para ello, esta investigación ha indagado: **1)** las lógicas fundacionales; **2)** las singularidades candidatas a transformarse en compromisos para una nueva urbanidad, y **3)** las relaciones directas e inmediatas entre estas incipientes urbanidades, que tanto reclamaba Manuel de Solà-Morales, para considerarlas como “cosas urbanas”.

De hecho, durante todo este tiempo hemos hablado sobre la importancia de la forma y la condición de los trazados y de cómo pueden llegar a establecer **conexiones urbanas** entre ellos y sus vestigios, entre las preexistencias activas y los trastornos asociados al territorio, entre condiciones y oportunidades. Y todo ello a través de la gestión de propósitos, esperanzas y alternativas que se han dado, y sobre la ocupación y acumulación que definen esta imagen compleja más actual.

Complejidad que se manifiesta en condiciones periféricas, en centralidades emergentes, en nodos de comunicación, en privilegios industriales y en vacíos urbanos. **¿Pero, hasta qué punto esta realidad difusa puede llegar a consolidarse más allá de una periferia de carácter preminentemente industrial?**

*Nos encontramos entonces ante la tesitura de convertir a Entrevías en una **cuestión de racionalidad y de rigor** que incorpore su talento a la forma general de la ciudad asumiendo su origen periindustrial, **estimulando la fertilidad de su identidad desde su diversidad** y **sopesando de lo que puede prescindir y de lo que no debiera desprenderse**.*





Hasta aquí esta mirada intencionada y complementaria, **trabajada desde el hábito urbanístico de una lectura formal a partir de las grandes trazas del territorio.** Una búsqueda que parte del estudio de una geometría básica –y de la tecnología que la hizo posible– para la constante relación económica y social entre Reus y Tarragona, y que concluye señalando a otras formas complejas de relación territorial también muy vinculadas a la forma.

Es en este momento cuando interesa poner de manifiesto tres pensamientos fundamentales: **1) el reconocimiento** de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas –por medio de trazados, y por efecto de ellos, así como por su incorporación y aglomeración–; **2) la reivindicación** del proyecto urbano que tiene pendiente la ciudad de Tarragona en favor de su periferia, y **3) la superación** del vínculo “lineal” entre Tarragona y Reus, que sigue confundiendo al Camp sobre su propia organización.

Y si de esta investigación pudieran desprenderse algunas ideas que –por fuerza e impacto de sus imágenes– fueran candidatas a incorporarse a la forma general de la ciudad de Tarragona, sin duda serían: **el proyecto de la Gran Vía del Camp para la N-340 y la Estación Intermodal de ferrocarriles en Clasificación.**

< Rebuscando en las imágenes de la ciudad podremos imaginar mil razones por las que este “Distrito Distinto” merece nuestra atención, pero probablemente las que más importan son aquellas que aun no acertamos a imaginar.

BIBLIOGRAFÍA

Artículos específicos

BALDRICH, M. "La Ciudad-Comarca". Madrid: *Boletín de Información de la Dirección General de Arquitectura*, 1952, vol. IV, 4.º trim.

DE TERÁN, F. "Algunos aspectos de las relaciones entre planificación física y planificación económica en la experiencia española". Madrid: *DUyOT*. ETSAM. UPM, 1973. *Ciudad y Territorio*, núm. 2, pág. 7-38.

FERNANDEZ NIETO, A. "El plano catastrón del Catastro Topográfico Parcelario". Madrid: *Revista Catastro*, Ministerio de Economía y Hacienda, 2005.

GAVALDÀ, J. "El planeamiento urbanístico uniformizador. Acciones ciudadanas para la conservación del patrimonio de las Casas Baratas de Tarragona". Tarragona: *Actas de X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, 2008.

GIAMPINO, A. "¿Metrópolis dispersas?". Madrid: *Revista Ci[ur]* 72, Instituto Juan de Herrera, 2010.

GRINDLAY MORENO, A. L. "Dimensión y centralidad territorial de las infraestructuras portuarias". Madrid: *Revista OP*, Colegio de Ingenieros de CCP de Barcelona, 2002, núm. 60.

HEINEN, H. "The Peripheral Condition. Some thoughts about a problematic phenomenon, illustrated by a case study in Winterslag". Barcelona: *UR 9-10: Projectar la periferia*, Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC, 1992.

PARCERISA BUNDÓ, J. "Forma General de Ciudad". Barcelona: *UR 4: Trieste*, Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC, 1986.

SÁNCHEZ REAL, J. "La Vía Augusta y el puente del Francolí". Tarragona: *Butlletí Arqueològic-Reial Societat Arqueològica Tarraconense*, 1988, época V, núms. 10-11.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, M. "Territoris sense model". Barcelona: *Papers*. RMB, 1997, núm. 26, págs. 21-27.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, M. "Un camp de coses (els buits de la metròpolis)". Tarragona: *Revista AT#19*, COAC-Tarragona, 2009, pág. 3.

VICENTE RUFÍ, J. "El Programa de Planejament Territorial: perspectiva històrica i expectatives de futur. Capítol del libro *El planejament territorial a Catalunya a iníci del segle XXI. Una nova interpretació i projecció del país*". Barcelona: SCOT. IEC, 2012.

Creatividad

ASCHER, F. *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Ensayo, 2001.

FLORIDA, R. *Las ciudades creativas*. Barcelona: Paidós, 2009.

PEREJAUME. *Paraules locals*. Barcelona: Tushita Editors, 2015.

Forma, límites y modelos

KOOLHAAS, R. *The Frontiers of the City*. París: L'architecture d'aujourd'hui, 1989, núm. 262.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, M. *Las formas de Crecimiento Urbano*. Barcelona: UPC, 1997.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, M.; COSTA, X. *Diez lecciones sobre Barcelona*. Barcelona: COAC, 2009.

VEGARA, A.; DE LAS RIVAS, A. *Territorios inteligentes*. Barcelona: Fundación Metròpoli, 2004.

VV.AA. *Les traces dels carrilets gironins. Propostes d'aprofitament*. Barcelona: Delegación de Gerona del COAC, 1982. LUB.

Humanidades

BAUDRILLARD, J. *El crimen perfecto*. Barcelona: Anagrama, 1996.

DE AZÚA, F. *La invención de Caín*. Madrid: Alfaguara, 1999.

HARVEY, D. *Espacios de capital: hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal, 2007.

SENNET, R. *Carne y Piedra*. Madrid: Alianza, 1997.

Normativos

VV.AA. *Plan General de Ordenación Urbana de Tarragona*. Madrid: Instituto del Territorio y Urbanismo, MOPU, 1988.

VV.AA. *Pla estratègic del camp de Tarragona: La suma que multiplica*. Tarragona: Generalitat de Catalunya - URV, 2008.

VV.AA. *Plan de Urgencia Social de Barcelona. Urbanismo pro vivienda*. Barcelona: Publicaciones de la Comisión de Urbanismo de Barcelona, 1958.

VV.AA. *Plan de Urgencia Social de Barcelona. Estudio de las necesidades y posibilidades de la vivienda en Barcelona*. Barcelona: Publicaciones de la Comisión de Urbanismo de Barcelona, 1958.

Temática específica

- ALEMANY, J. *Port de Tarragona: Història i actualitat*. Tarragona: L'Avenç, 1986.
- BARDAJÍ RUIZ, F. *Bonavista. Una biografia social*. Tarragona: Editorial Silva, 2015.
- BARRIACH, F. y VIRGILI, M.^a E. *Petrófilos. Índex d'articles de Lluís M. Mezquida al Diari Español*. Tarragona: Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona, 2007.
- BELLIDO, S. *Memoria que publica la Junta de las Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos*. Tarragona: Junta de Obras del Puerto de Tarragona, 1883.
- BERTRAN VALLVÉ, D. *Tarragona y su fábrica de tabacos. Un sueño hecho realidad*. Tarragona: Tabacalera, 1982.
- BOHIGAS GUARDIOLA, O. et al. *Tarragona. Ordenación de la costa*. Barcelona: 1964.
- BRULL ALABART, J. M.^a. *La tarjeta postal a Tarragona. 100 anys d'història (1987-1996)*, 2 vols. Tarragona: Arola editors. Port de Tarragona, 2014.
- CÁMARA, A.; GÓMEZ, C. *La imagen de la ciudad en la era moderna*. Madrid: Ed. Universitarias Ramon Areces, 2011.
- DE ORTUETA, E. *Tarragona. El camí cap a la modernitat. Urbanisme i Arquitectura*. Barcelona: Lunwerg, 2006.
- DEL AMO, R. *El impacto de la industria petroquímica en el medio rural*. La Pobla de Mafumet: Ayuntamiento de La Pobla de Mafumet, 1988.
- ESCODA MURRIA, C. *El port de Tarragona*. Tarragona: Puerto de Tarragona, 2002.
- HERNÁNDEZ SANAHUJA, B. *Historia del puerto de Tarragona: Desde su origen hasta nuestros días*. Tarragona: Puerto de Tarragona, 2002. Edición facsímil.
- LLOP TOUS, J. *La industrialització de Tarragona (1957-1971) i les seves circumstàncies*. Tarragona: Arola, 2002.
- LLOVELL FORTUNY, F. *La industrialización de Tarragona*. Tarragona: Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT), 1980.
- LUQUE, C. *Els barris d'Adigsa. Riuar*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1995.
- LUQUE, C. *Els barris d'Adigsa. Torreforta*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1995.
- M. BOSCH, R. *Els barris d'Adigsa. Campclar*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1995.
- MARGALEF, J. *El Tarragonès, estructura econòmica: expansió industrial i desequilibris sectorials*. Barcelona: Caixa de Catalunya, 1979.
- MARGALEF, J. *Una visió econòmica del llarg segle xx al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre*. Publicacions URV, Tarragona, 2012.
- MARGALEF, J.; SEGARRA, A. *El dinamisme econòmic d'un territori: Les comarques de Tarragona*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1998.
- MUÑOZ VILLAVARDE, M.^a J. *Tarragona, 1923: crisi econòmica i postures ideològiques davant el cop d'estat*. Tarragona: Ajuntament de Tarragona, 1987.
- MONRAVÁ LÓPEZ, J. M.^a. *Tarragona Renaciente*, 1964.
- MUNTANYÀ MARTÍ, M.^a T. y ESCATLLAR TORRENT, F. *Tarragona: Una passejada pel terme, una retrobada amb la gent. Onomàstica tarragonina amb anotacions multidisciplinars*. Tarragona: Arola Editors, 2007, vols. I, II y III.
- MVRDV. *The Regionmaker. RheinRuhrCity*. Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Publishers, 2002.
- NELLO, O. *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya*. Barcelona: Editorial Empúries, 2003.
- OLIVERAS SAMITIER, J. *Nuevas Poblaciones en la España de la Ilustración*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 1998.
- PARCERISA BUNDÓ, J. *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: LUB, 2012.
- PÉRDIGO, R.; RODRÍGUEZ, T. *Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona*. Madrid: MOPU, 1991.
- PÉREZ MARTÍN, W. *Hernández Sanahuja y el puerto romano de Tarragona*. Tarragona: Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, 1992.
- PUJADAS, J. *Los Barrios de Tarragona: una aproximación antropológica*. Tarragona: Ayuntamiento de Tarragona, 1987.
- RECASENS COMES, J. M. *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económico y político-social*. Tarragona: Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, 1963.
- SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Tarragona: Puerto de Tarragona, 1995.
- SOLÀ-MORALES RUBIÓ, I. y COSTA, X. *Metrópolis*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005.
- VV.AA. *Memòria de la ponència tècnica de la Comissió de municipis del Camp*, 1980. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1980.
- VV.AA. *Els plans generals dels noranta*. Barcelona: Societat Catalana d'Ordenació del Territori. IEC, 1999.
- VV.AA. *La Canonja. El camí a la municipalitat*. La Canonja: Ayuntamiento de La Canonja, 2011.
- VV.AA. *Aproximació a l'economia de Tarragona en el pas dels setanta als vuitanta*. Tarragona: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, 1985.
- VV.AA. *Guia-Catàleg de l'Arxiu Fotogràfic: Port de Tarragona*. Tarragona: Junta del Port de Tarragona, 1991.
- VV.AA. *Guia-Catàleg de l'Arxiu Històric: Port de Tarragona*. Tarragona: Junta del Port de Tarragona, 1990.
- VV.AA. *Arquitectura del Camp: Guia*. Tarragona: COAC, 1995.
- VV.AA. *La Universitat Laboral de Tarragona : 1952-1956*. Tarragona: COAC, 2006.

VV.AA. *Història del Camp de Tarragona*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1989.

VV.AA. *Tarragona: Territorio, historia, cultura y arte*. Tarragona: Energía e Industrias Aragonesas, 1991.

VV.AA. *El Camp de Tarragona: realitat actual i propostes per a la planificació estratègica*. Tarragona: Publicacions URV, 2007.

VV.AA. *Informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. El desarrollo económico de España. (Traducción revisada por el Banco Mundial)*. Madrid: Oficina de Coordinación y Programación Económica. Gobierno de España, 1962. Documentación económica, núm. 35.

ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. et al. *Un repte estratègic del Camp de Tarragona. El sector d'activitat econòmica de l'aeroport de Reus*. Reus: ZFA Architectural Foundation ediciones, 2013.

Teoría urbanística

BUSQUETS I GRAU, J. *La urbanización marginal (III)*. Barcelona: LUB - Monografías ETSAB, 1976.

EIZAGUIRRE, X. *La construcción del territorio disperso*. Barcelona: UPC, 2001.

FONT, A.; AA.VV. *La explosión de la ciudad*. Barcelona: COAC, 2004.

IBELINGS, H. "Urbanidad", en Solà-Morales, M., *De cosas urbanas*, Introducción. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008.

LYNCH, K. *Good City Form*. Massachusetts: MIT, 1984.

LYNCH, K. *The Image of the City*. Massachusetts: MIT, 1960.

MUÑOZ, F. *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

PARCERISA BUNDÓ, J. y RUBERT DE VENTÓS, M. *Metro Galaxias metropolitanas*. Barcelona: UPC, 2002.

PARCERISA BUNDÓ, J. y RUBERT DE VENTÓS, M. *La ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ. Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000.

QUARONI, L. *La Torre de Babel*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1967.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, M. *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, M. *Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico*. Barcelona: UR 1: *Valladolid, la constante necesidad de crecer sobre si misma*, Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC, 1985.

VV.AA. *Camp*. Tarragona: Revista AT, COAC y Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, 2009.

VV.AA. *Planimetria Arqueològica de Tàrraco*. Tarragona: Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació, Ajuntament de Tarragona, Conselleria de Patrimoni i Institut Català d'Arqueologia Clàssica, 2007.

Tesinas

ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. *Vías y Entrevías en el horizonte de Tarragona. Exploración, compilación e hipótesis sobre el distrito industrial del Camp de Tarragona*. Reus: Tesina, 2013. Tutor, J. Parcerisa.

PEDROSO DE MOURA CORREIA, N. C. *O nome dos Pequenos Congressos. A primeira geração de encontros em Espanha 1959-1967 e o pequeno congresso de Portugal*. Tesina, UPC, 2010. Tutor, J. M.ª Muntaner

Tesis doctorales

ANDREU BARBERÀ, I. *Modernización y nueva gestión en los Ayuntamientos del Camp de Tarragona*. Reus: Tesis doctoral, URV, 2009.

ARRAYÁS MORALES, I. *El territorium de Tarraco. Les fonts arqueològiques*. Tarragona: Tesis doctoral, UB, 2002.

ARTEAGA, I. *Construir ciudad en territorios urbanizados. Transformaciones en la primera periferia*. Barcelona: Tesis doctoral, UPC, 2009. Director de tesis, F. Peremiquel.

CALVET PUIG, M.ª D. *Incidència de l'urbanisme en la funció econòmica i social en la ciutat: El rol de les ciutats mitjanes en un entorn metropolità*. Barcelona: Tesis doctoral, UB, 2005. Directores de tesis, F. Solé y P. Alavedra.

DEL AMO, R. *Transformaciones económicas y cambios sociodemográficos en el espacio de la conurbación Tarragona-Reus (1960-1996)*. Tarragona: Tesis doctoral, URV, 2003. Director de tesis, S. Roquer Soler.

GÓMEZ ORDÓÑEZ, J.L. *El urbanismo de la obras públicas*. Barcelona: Tesis doctoral, UPC, 1982. LUB. Director de tesis, M. Solà Morales.

HERCE VALLEJO, M. *Variante de la carretera y forma de ciudad*. Barcelona: Tesis doctoral, UPC, 1995.

MONTEJANO, J. A. *Metropolización del Territorio y Regiones Urbanas Medias. El caso del ámbito central del Camp de Tarragona, 1977-2008*. Barcelona: Tesis doctoral, UPC, 2010. Director de tesis, A. Font.

PARCERISA BUNDÓ, J. *La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita*. Barcelona: Tesis doctoral, UPC, 1990. Director de tesis, M. Solà-Morales.

SARDÀ FERRAN, J. *Només imatges*. Reus: Tesis doctoral, UPC, 2012. Director de tesis, M. Solà-Morales, Co-directora, M. Rubert de Ventós.

Urbanismo de las ciudades

BENDIXSON, T.; PLATT, J. *Milton Keynes. Image and reality*. Cambridge: Grante Editions, 1992.

PARCERISA BUNDÓ, J. y CROSAS, C. *Barcelona enllaços*. Barcelona: LUB, 2013.

REINOSO BELLIDO, R. *Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1887 y 1959*. Málaga: COAM, 2005.

VV.AA. *The Plan for Milton Keynes*, vols. 1 y 2. Bletchley: Milton Keynes Development Corporation, 1970.

LISTADO DE FUENTES

Documentación histórica

AAA	Archivo Arquitecto Aragonés
AAAP	Archivo Arquitecto Antonio Pujol
AAJMM	Archivo Arquitecto J. M. Monravá
AAJMP	Archivo Arquitecto J. M. Pujol
AAMA	Archivo Arquitecto Manuel Aguilera
AAOB	Archivo Arquitecto Oriol Bohigas
AAPM	Archivo Arquitecto Pascual Monravá
AAR	Archivo Arquitecto Ripoll
AARS	Archivo Arquitecto Ramón Salas
AAV	Archivo Ayuntamiento de Vila-seca
ACA	Archivo Corona de Aragón
ACL	Archivo Centro de Lectura
ADGU	Archivo Dirección General de Urbanismo
AEQT	Asociación Empresarial Química de Tarragona
AFA	Archivo Fotográfico Aviotec
AFC	Archivo Fotográfico Canadell
AFF	Archivo Fotográfico Firtesa
AFG	Archivo Fotográfico La Granja
AFR	Archivo Fotográfico Reus Mediterrani
AFT	Archivo Fotográfico Tarragona
AHAT	Archivo Histórico Archidocesano de Tarragona
AHCBC	Archivo Histórico Comarcal del Baix Camp
AHT	Archivo Histórico de Tarragona
AIA	Archivo Imágenes Antiguas de las Comarcas del Camp
ANC	Archivo Nacional Cataluña
APT	Archivo Puerto de Tarragona
ATA	Archivo Tarragona Antiga
AUCT	Archivo Unidad de Carreteras de Tarragona
BNE	Biblioteca Nacional de España
COACT	Col·legi Arquitectes de Catalunya Tarragona
EMT	Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona (Archivo)
HABC	Hemeroteca ABC
HDT	Hemeroteca <i>Diari de Tarragona</i>
HLV	Hemeroteca <i>La Vanguardia</i>
ICC	Instituto Cartográfico de Cataluña
IGN	Instituto Geográfico Nacional
LGM	<i>La Gaceta de Madrid</i>
MFE	Ministerio de Fomento de España
NODO	Noticiero y Documentales RTVE
RIRI	Referencias Internacionales
STUT	Servicio Territorial Urbanismo de Tarragona (Archivo)

Documentación de fuentes bibliográficas

AOJ	<i>Atlas Oskar Jurgens</i> Oskar Jurgens
ARPG	<i>Adaptació i revisió del Pla General d'Ordenació Urbana</i>

IBM	<i>Informe del Banco Mundial</i>
LAC	<i>Els barris d'Adigsa. Campclar</i> Rosa M Bosch
LAH	<i>Historia del Aeropuerto de Reus</i> Aena
LAR	<i>Els barris d'Adigsa. Riuclar</i> Carmen Luque
LAS	<i>Alejandro de la Sota</i>
LAT	<i>Els barris d'Adigsa. Torreforta</i> Carmen Luque
LBS	<i>Bonavista. Una biografía social</i> F. Bajardí
LBT	<i>Los Barrios de Tarragona</i> J. Pujadas y F. Bajardí
LFU	<i>Forma urbis. Cinco ciudades bajo sospecha</i> Josep Parcerisa Bundó
LGC	<i>La Guía del Camp</i> COAC Tarragona
LGF	<i>Guia-Catàleg de l'Arxiu Fotogràfic</i> Port de Tarragona
LIT	<i>La industrialización de Tarragona</i> Felix Llovell Fortuny. AEQT
LITSC	<i>La industrialització de Tarragona i les seves circumstàncies</i> Josep Llop Tous
LLC	<i>La Canonja. El camí a la municipalitat</i> Ayuntamiento de La Canonja
LRT	<i>El renaixement de Tarraco</i> Lluís Pons d'Icart y Anton Van den Wyngaerde
LTCM	<i>Tarragona. El camí cap a la modernitat. Urbanisme i Arquitectura</i> Elena de Ortueta
LUL	<i>La Universitat Laboral</i> COAC Tarragona
LVA	<i>La Via Augusta</i>
NC	<i>New Towns</i>
PC	<i>Pequeños Congresos</i>
PTTI	<i>Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre</i>
PUSB	<i>Plan de Urgencia Social de Barcelona</i>
ROP	<i>Revista Obras Públicas</i>
TOC	<i>Tarragona Ordenación de la Costa</i>
TOT	<i>Tarragona. Onomàstica tarragonina amb anotacions multidisciplinars</i>
TPT	<i>La Tarjeta Postal a Tarragona. 100 anys d'història (1897-1996)</i>
UOP	<i>El Urbanismo de las Obras Públicas</i>

Documentación planes urbanísticos

CMC	Comisión de Municipios del Camp de Tarragona
PCRTV	Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls, 1966
PDUAC	Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona
PDUAI	Pla Director Urbanístic de les Activitats Industrial i Turístiques del Camp de Tarragona
PEOCPT	Plan Especial de Ordenación de la Costa Provincial de Tarragona
PGO	Plan General de Ordenación 1960. Plan Monravá
PGOUT	Plan General de Ordenación Urbana de Tarragona. Lluís Cantallops i Valeri
PTCT	Plan Territorial del Camp de Tarragona
PUDIB	Plan de Urgencia de Descongestión Industrial de Barcelona
RPGO	Revisión Plan General de Ordenación Tarragona 1973

Documentación gráfica elaborada

MEP	Material elaboración propia
RFA	Reportaje fotográfico actual

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

1563_LRT_01	Tarragona. Vista desde la torre de San Fructuoso <i>Anton Wyngaerden</i>	1959_AFC_01	Vista aérea de la estación de Clasificación <i>Valentí Canadell</i>
1801_AHCBC_01	Comunicación Real Orden de 24 de marzo de 1801 <i>Libro actas municipales</i>	1959_AFC_03	Camp de Tarragona <i>Valentí Canadell</i>
1801_AHCBC_02	Comunicación Real Orden de 24 de marzo de 1801 <i>Libro actas municipales</i>	1959_AFT_12	Vista de los terrenos donde se construye el Polígono Francolí <i>Vallvé</i>
1807_COACT_01	Tarragona-Reus-Salou. Plano geográfico del Triángulo <i>Autor Desconocido</i>	1959_TPT_25	Universidad Laboral. Vista aérea <i>Autor Desconocido</i>
1807_COACT_02	Plano de la nueva población de La Marina <i>Smith</i>	1960_AFC_10	Viviendas en construcción en Torreforta <i>Valentí Canadell</i>
1811_COACT_01	Vista del delta Francolí, fortificaciones y acueductos. Grabado siglo XIX <i>Skelton</i>	1960_AFC_17	Cap de Salou <i>Valentí Canadell</i>
1811_ICC_04	Grabado francés del siglo XIX. Vista desde el Fortí de l'Oliva <i>Marechal Suchet</i>	1960_ATA_21	Siata. Feria de Valencia <i>Rafael Vidal</i>
1853_ROP_01	Ferrocarril Tarragona-Reus. Plano general <i>J. Donon</i>	1960_ATA_23	Vista aérea de la avenida de Roma recién construida <i>Gaspar Ros</i>
1860_ICC_02	Camp de Tarragona. Croquis de caminos vecinales <i>Baudilio Ribot</i>	1960_PGO_33	PGO. Topográfico <i>Arquitecto Monravá</i>
1865_AFT_01	Instantánea de los trabajos en la pedrera cercana al puerto <i>M. Martínez</i>	1960_PGO_38	PGO. Industrias y almacenes <i>Arquitecto Monravá</i>
1865_ICC_09	Proyecto ferrocarril Hospitalet de l'Infant - Tarragona. Tramo 8 <i>Autor Desconocido</i>	1960_PGO_41	PGO. Electricidad <i>Arquitecto Monravá</i>
1880_ICC_03	Plano de inventario de industrias y comercios en Tarragona <i>Juan Calvet y Boix</i>	1960_PGO_44	PGO. Plano viario <i>Arquitecto Monravá</i>
1882_COACT_04	Emplazamiento del proyecto de estación central de ferrocarriles <i>Autor Desconocido</i>	1960_PGO_46	PGO. Plano de zonificación <i>Arquitecto Monravá</i>
1882_LTCM_05	Tarragona. Proyecto para nueva estación central de ferrocarriles <i>Saturnino Bellido</i>	1962_ATA_01	Ceratonía. Vista aérea <i>Félix Adserías</i>
1885_COACT_01	Diferentes versiones para la construcción del dique del Oeste <i>Autor Desconocido</i>	1962_COACT_02	Vista del edificio principal de la fábrica Punta Bic <i>Autor Desconocido</i>
1911_TPT_01	Instantánea de la plaza de Els Carros (plaza de Olózaga) <i>A.T.V.</i>	1962_COACT_03	Dibujo del proyecto para la fábrica Punta Bic de Laforest S.A. <i>J. Doménech</i>
1917_TPT_03	Instantánea de los puentes del ferrocarril sobre el río <i>Autor Desconocido</i>	1962_HLV_10	"El Banco Mundial hace público su informe sobre la economía española"
1920_COACT_06	Detalle de la configuración viaria en confluencia con río Francolí <i>Autor Desconocido</i>	1962_IBM_11	Carta de presentación del informe del BIRF <i>Eugene B. Black</i>
1926_AAJMP_01	Atlantic Refining Company. Carta al arquitecto J.M. ^a Pujol <i>J.M. Pujol</i>	1962_ICC_04	Fábrica Punta Bic. Vista aérea <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>
1928_ATA_03	Proyecto de las casas baratas La Colectiva <i>Autor Desconocido</i>	1962_ICC_08	Universidad Laboral. Vista aérea <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>
1929_LGF_04	Puerto. Vista de los tinglados y las vías de tren <i>Autor Desconocido</i>	1963_HLV_15	Tarragona. Noticia "Hotel Imperial Tarraco" <i>Autor Desconocido</i>
1932-42_AHT_01	Catastrón de Tarragona	1964_ATA_03	Abelló Oxígeno. Vista aérea <i>Autor Desconocido</i>
1932-42_AHT_02	Catastrón. Ampliación <i>Geografía y Catastro</i>	1965_ICC_39	Tarragona. Fotoplano <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>
1932-42_AHT_T17A	Catastrón. Tarragona. Pol. 17A <i>Geografía y Catastro</i>	1965_ICC_42	Tarragona. Fotoplano <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>
1934_ATA_02	Imagen de las casas baratas La Colectiva <i>Familia Pié</i>	1965_TOC_61	<i>Autor Desconocido</i>
1937_HDT_01	Imagen de los bombardeos sobre Campsa <i>AHT</i>	1965_TOC_62	<i>Autor Desconocido</i>
1939_APT_01	Tarragona, la costa y sus entrevías <i>Autor Desconocido</i>	1965_TOC_63	<i>Autor Desconocido</i>
1939_COACT_09	Cepasa. Plano de la fachada principal <i>Autor Desconocido</i>	1965_TOC_64	<i>Autor Desconocido</i>
1941_COACT_01	Cepasa. Vista aérea <i>Autor Desconocido</i>	1965_PEOCPT_66	PEOCPT. Plano general <i>Autor Desconocido</i>
1942_ATA_01	Obras de modernización del ferrocarril Reus-Tarragona <i>Rafael Vidal</i>	1966_AAAP_29	Proyecto de desarrollo residencial en La Pineda. Sección <i>Alain Peron</i>
1949_ICC_03	La Fábrica de Tabacos y Campsa. Vista aérea <i>CETFA</i>	1966_AAAP_30	Alternativa para la ordenación de La Pineda <i>Alain Peron</i>
1950_AFR_01	Pineda de Vilafortuny <i>Autor Desconocido</i>	1966_AAAP_31	Alternativa para la ordenación de La Pineda <i>Alain Peron</i>
1950_AFT_09	Proyecto para una nueva estación de ferrocarril en Tarragona <i>Autor Desconocido</i>	1966_AAAP_32	Alternativa para la ordenación de La Pineda <i>Alain Peron</i>
1951_ATA_03	Casas Bajas de Torreforta. Vista general <i>Autor Desconocido</i>	1966_AAAP_33	Alternativa para la ordenación de La Pineda <i>Alain Peron</i>
1952_AFT_01	Proyecto de nueva estación de Tarragona. Fotomontaje <i>Vallvé</i>	1966_AFC_09	Butano S.A. Construcción de la factoría <i>Valentí Canadell</i>
1954_COACT_22	La construcción de la Universidad Laboral de Tarragona <i>Gonzalo Peral</i>	1966_ATA_15	Fábrica Seidensticker. Foto del conjunto de empleadas <i>Autor Desconocido</i>
1956_ICC_11	Mosaico y litoral del Camp de Tarragona, Vuelo americano <i>ICC</i>	1966_ICC_18	Industrias Químicas Asociadas. Vista <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>
1958_ICC_07	El puerto de Tarragona y Entrevías <i>CETFA</i>	1967_AFC_02	Antiguas instalaciones de Siata <i>Valentí Canadell</i>

1967_ICC_26	Butano S.A. y Punta Bic. Vista aérea de sus primeras instalaciones <i>SACE</i>	2000_AFA_13	La Pineda. Vista aérea <i>Aviotec</i>
1967_HLV_36	Tarragona. Noticia “Fábricas en el paisaje” <i>Álvaro Ruibal</i>	2007_AFA_05	El polígono químico, el puerto y los barrios del Ponent <i>Aviotec</i>
1968_AIA_04	Vila-seca. Vista de las “cuatro carreteras” y el Carrilet <i>Autor Desconocido</i>	2007_AFA_10	Puerto. Vista aérea <i>Aviotec</i>
1968_ICC_06	N-340 a su paso por La Canonja <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>	2008_AFA_01	El cauce del Francolí entre la ciudad y el Ponent <i>Aviotec</i>
1968_ICC_09	Polígono Entrevías. Vista aérea <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>	2008_AFA_03	Polígono Entrevías. Vista área instalaciones Fecsa-Endesa <i>Aviotec</i>
1968_LITSC_12	Industrias Químicas Asociadas. Vista de la fábrica <i>Bartomeu Esteve Bofarull</i>	2009_AFA_01	Vista aérea de Ponent de Tarragona y la N-340 <i>Aviotec</i>
1970_AFT_22	Desbordamiento en la desembocadura del río Francolí <i>Chinchilla</i>	2009_AFA_02	Bonavista. Vista área del mercado dominical <i>Aviotec</i>
1970_LBS_32	Bonavista. Escolares en el patio-calle <i>Vallvé</i>	2009_AFA_03	Polígono Francolí. Vista área <i>Aviotec</i>
1970_PCTRV_46	PCTRV. Dependencia municipios de núcleos comerciales <i>Manuel Cortes</i>	2010_ICC_05	Tarragona. Ortofoto <i>ICC</i>
1970_PCTRV_47	PCTRV. Carreteras <i>Manuel Cortes</i>	2011_AAV_01	Raval de Mar de Vila-seca. Vista aérea <i>Autor Desconocido</i>
1970_PCTRV_48	PCTRV. Distribución tráfico carretera aforado Tarragona <i>Manuel Cortes</i>	2011_AFA_05	Polígono químico. Vista aérea <i>Aviotec</i>
1970_PCTRV_49	PCTRV. Distribución tráfico carretera aforado Reus <i>Manuel Cortes</i>	2012_RFA_06	Conductos del rack en el cauce del Francolí <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1970_PCTRV_50	PCTRV. Transporte público de viajeros por carretera <i>Manuel Cortes</i>	2012_RFA_72	Vista de barracas que persisten en Entrevías <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1970_PCTRV_51	PCTRV. Intensidad de tráfico de la red ferroviaria <i>Manuel Cortes</i>	2012_RFA_82	N-340. Vista del tramo que conserva los plataneros <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1970_PCTRV_52	PCTRV. Monumentos y playas <i>Manuel Cortes</i>	2012_RFA_94	Viaducto del eje transversal sobre Entrevías-Clasificación <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1970_PCTRV_53	PCTRV. Líneas eléctricas <i>Manuel Cortes</i>	2012_RFA_100	Imagen del “intraestructuralismo” en Entrevías <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1971_APT_01	Puerto. Vista aérea de los diques de Levante y de Aragón <i>T.A.F.</i>	2012_RFA_132	Campos y factorías químicas <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1972_AAA_01	Bonavista. Vista aérea <i>Arquitecto Aragonés</i>	2012_RFA_135	Campos cultivados y depósitos de combustible <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1972_AAMA_03	Construcción del viaducto de la autopista sobre el Francolí <i>Autor Desconocido</i>	2012_RFA_143	N-340 a su paso por Bonavista en dirección a Vila-seca <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1972_ICC_09	Implantaciones dispersas en Entrevías <i>Servicios Aéreos Comerciales Españoles</i>	2012_RFA_148	Carretera La Pineda - Tarragona. Antiguo Camí Vell de Salou <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1972_PCTRV_21	PCTRV. Zonificación <i>Manuel Cortes</i>	2012_RFA_151	Carretera La Pineda - Tarragona. Antiguo Camí Vell de Salou <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1972_PCTRV_22	PCTRV. Red viaria <i>Manuel Cortes</i>	2013_RFA_157	A-27 en construcción. Prolongación del eje transversal <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1973_RPGO_23	RPGO. Viales <i>Francisco Moreno / Manuel Cortes</i>	2013_RFA_160	Construcción de la A-27 <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1974_AAPM_08	Cinturón (2.ª fase). Plano del conjunto <i>Pascual Monravá</i>	2013_RFA_162	A-7. Vista a su paso por Vila-seca <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1976_APT_01	Puerto. Vista aérea de nuevos proyectos de ampliación <i>Autor Desconocido</i>	2013_RFA_164	Vista Raval de Mar entre Vila-seca y La Pineda <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1976_ATA_04	Barrio de La Esperanza. Vista de las viviendas <i>Autor Desconocido</i>	2013_RFA_166	Vila-seca. Vista del puente peatonal sobre la A-7 <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1979_LBT_04	Riuclar. Manifestaciones por colegio digno <i>Agramunt Diario de Tarragona</i>	2014_RFA_172	Las acequias de la Horta Gran <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1979_LBT_05	Campclar. Bloques de promoción pública <i>Olivé-Abelló</i>	2014_RFA_173	Acequias de la Horta Gran <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1980_CMC_01	Plano de propuestas e iniciativas <i>Autor Desconocido</i>	2014_RFA_176	Riuclar. Vista de la riera <i>Juan Manuel Zaguirre</i>
1983_ICC_58	Tarragona. Ortofoto <i>ICC</i>	MEP_AP_1932_09	Parcelas con superficie inferior a 10.000 m ² <i>J.M.Z./E.A.</i>
1985_HDT_02	N-340. Vista aérea <i>Autor Desconocido</i>	MEP_AP_1932_10	Parcelas con superficie entre 10.000 y 50.000 m ² <i>J.M.Z./E.A.</i>
1988_STUT_01	Tabacalera, Campsa y el río Francolí <i>ICC</i>	MEP_AP_1932_11	Parcelas con superficie entre 50.000 y 100.000 m ² <i>J.M.Z./E.A.</i>
1989_LAC_01	Bloques de viviendas y terrenos en Campclar <i>Autor Desconocido</i>	MEP_AP_1932_12	Parcelas con superficie superior a 100.000 m ² <i>J.M.Z./E.A.</i>
1990_APT_01	Eje transversal de acceso al puerto. Vista aérea <i>Paisajes Españoles FAEI</i>	MEP_AP_1932_13	Parcelas ocupadas <i>J.M.Z./E.A.</i>
1990_APT_02	Polígono Francolí. Vista aérea <i>J. Farré</i>	MEP_AR_2010_02	Ortofoto modificada. “Industrialización marginal” en Entrevías <i>J.M.Z./E.A.</i>
1990_LAC_04	N-340 a su paso por Campclar en dirección a Tarragona <i>Autor Desconocido</i>	MEP_AR_2010_03	Ortofotoplano modificado. “No urbanizado” en Entrevías <i>J.M.Z./E.A.</i>
1990_LAR_08	Riuclar. Vista de la Horta Gran que rodea al barrio Icomar <i>Autor Desconocido</i>	MEP_N_1807_01	Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1807 <i>J.M.Z./E.A.</i>
2000_AFA_12	Campclar. Vista aérea <i>Aviotec</i>	MEP_N_1855_02	Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1855 <i>J.M.Z./E.A.</i>

- MEP_N_1860_03 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1860 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1876_04 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1876 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1882_05 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1882 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1919_06 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1919 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1922_07 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1922 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1939_08 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1939 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1956_09 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1956 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1960_10 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1960 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1966_11 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1966 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1973_12 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1973 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1983_13 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1983 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_1996_14 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 1996 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_2009_15 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 2009 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_2016_16 Secuencia cartográfica de crecimiento en la N-340, 2016 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_N_2010_19 La Gran Vía del Camp. N-340 y la Gran Vía de Barcelona | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1801_01 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1801 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1807_02 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1807 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1855_03 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1855 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1860_04 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1860 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1876_05 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1876 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1882_06 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1882 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1919_07 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1919 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1928_08 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1928 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1939_09 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1939 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1956_10 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1956 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1976_11 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1976 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1983_12 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1983P | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1983_13 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1983 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_1996_14 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 1996 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_2009_15 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 2009 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_2016_16 Secuencia cartográfica de crecimiento portuario, 2016 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_P_2010_18 Entre el mar y Entrevías. El puerto | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_R_1960-83_03 Superposición de un plano del PGO de 1960 con ortofotografía de 1983
- MEP_R_1973-83_04 Coincidencias entre el esquema viario de 1973 y el plan general de 1983
- MEP_R_1973-10_05 Superposición del esquema viario de 1973 con ortofotografía de 2010
- MEP_R_1974-83_06 Superposición del cinturón (2.ffi fase) con ortofoto de 1983 | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_T_1851_01 Plano de la línea de tren de Reus-Tarragona | *J.M.Z.*
- MEP_T_1854_03 Plano de la línea de tren de Tarragona-Barcelona | *J.M.Z.*
- MEP_T_1855_04 Plano de la línea de tren de Valencia-Tarragona | *J.M.Z.*
- MEP_T_1856_05 Plano de la línea de tren de Reus-Montblanc | *J.M.Z.*
- MEP_T_1857_07 Plano de la línea de tren de Lérida-Tarragona | *J.M.Z.*
- MEP_T_1862_08 Plano de la línea de tren de Reus-Tarragona-Martorell-Barcelona | *J.M.Z.*
- MEP_T_1884_09 Plano de la línea de tren de Reus - Roda de Bará | *J.M.Z.*
- MEP_T_2006_11 Plano de las vías de tren en 2010 con vías en proyecto | *J.M.Z.*
- MEP_U_2010_01 Diferentes urbanidades en Entrevías | *J.M.Z./E.A.*
- MEP_V_1807_01 Secuencia viaria. Proyecto del canal de Reus | *J.M.Z.*
- MEP_V_1855_02 Secuencia viaria. Proyecto trazado Tarragona-Reus | *J.M.Z.*
- MEP_V_1956_03 Secuencia viaria. Estado en 1956 | *J.M.Z.*
- MEP_V_1960_04 Secuencia viaria. Plan General de Ordenación de 1960 | *J.M.Z.*
- MEP_V_1963_05 Secuencia viaria. Plan Especial Ordenación Costa de Tarragona | *J.M.Z.*
- MEP_V_1967_06 Secuencia viaria. Plan Comarcal de 1967 | *J.M.Z.*
- MEP_V_1980_07 Secuencia viaria. Comisión de Municipios del Camp de 1980 | *J.M.Z.*
- MEP_V_1983_08 Secuencia viaria. Plan General Ordenación Urbana de Tarragona | *J.M.Z.*

Libro II Títulos seleccionados

- 24/01/1957_199 Estación "Termini" | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 18/04/1959_258 Estación ferroviaria | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 08/03/1963_357 "Boom" tarraconense | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 12/04/1964_382 Plan de autopistas | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 15/08/1965_429 Triangulo de autopista | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 12/06/1975_859 Desvío del Francolí | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 11/02/1978_960 Avenida de Roma | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 04/03/1979_1005 Autovía de Bellisens | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 25/04/1982_1156 Área metropolitana del Camp | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*
- 15/08/1982_1171 Ordenación urbana | *Lluís M. Mezquida (Petrófilo)*

ÍNDICE ONOMÁSTICO

- Aguilera Polo, Manuel, 156
- Alemaný, Jaume, 76
- Aragonés Virgili, Miquel Maria, 135
- Aymonino, Carlo, 28
- Bacquelaine, Alfonso, 165
- Baldrich, Manuel, 139, 141, 159, 174, 180
- Bardají Ruiz, Federico, 134, 206, 211, 239
- Batlle, Antonio, 165
- Be Baumhoegger, P. P., 105
- Bellido, Saturnino, 76, 83, 84, 91, 96, 97, 101, 107
- Belmás, Mariano, 96
- Benjamin, Walter, 17
- Bigador, Pedro, 141, 178, 204
- Blay, J., 76
- Bohigas Guardiola, Oriol, 156, 157, 158, 159, 163, 165, 167, 168, 169
- Bonet, Antonio, 159, 165
- Bosch, Rosa Maria, 207
- Bricall, Enric, 160
- Bringas, José María, 155, 167
- Busquets, Joan, 214, 260
- Busquets, José María, 160
- Cámara, Alicia, 16
- Candilis, Georges, 161, 165, 169
- Cano Lasso, Julio, 168
- Cantallops Valeri, Lluís, 159, 166, 194, 203, 205, 209, 211
- Caralps, Pere, 194
- Carceller, Antonio, 160
- Cases Lamolla, Manuel, 130
- Castejón, Francisco, 86
- Corrales, José Antonio, 160, 165
- Correa, Federico, 159
- De Achúcamo, Severino, 96
- De Azúa, Félix, 256
- De Ciórraga, Juan, 96
- De la Sota, Alejandro, 165
- De Miguel, Carlos, 159, 165, 168
- De Moragas, Antonio, 159
- De Ortueta, Elena, 73, 95, 96, 107
- De Solà-Morales, Manuel, 4, 23, 28, 32, 90, 91, 133, 135, 195, 201, 203, 209, 210, 211, 233, 261, 262, 271
- De Terán, Francisco, 130
- Del Amo, Rafael, 211
- Donato, José, 159
- Doxiadis, Konstantinos Apostolos, 156, 157, 158
- Duocastella, Rogelio, 160
- Durán-Lóriga Y Rodríguez, Miguel, 157, 163
- Eizaguirre, Xavier, 119
- Ellis-Rees, Hugh, 144
- Escatllar Torrent, Francesc, 67, 226
- Etapé, Fabián, 160
- Fernández Nieto, Alberto, 112
- Frisch, Max Rudolf, 137
- Germán García, Francisco, 160
- Gómez Davó, Antonio, 105
- Gómez Gil, Antonio, 105
- Gómez Ordóñez, José Luis, 34, 53, 81, 156, 229, 264
- Gómez, Consuelo, 16
- González Edo, José, 131
- González-Sama García, José, 222
- Gual Villalbí, Pedro, 136
- Heynen, Hilde, 233
- Hucar, Miguel Ángel, 160
- Ibelings, Hans, 4
- Jara, Luis, 160
- Jorba, Jaume, 127, 128
- Laborde, Alexandre de, 74
- Larraz, Francisco, 160
- Llimona Raymat, Enric, 140
- Llobet, Salvador, 160
- Llop Tous, Josep, 131
- Llorell, Francesc, 211

- Lynch, Kevin, 23, 185, 266
- Maestrojuan, Francisco Javier, 123
- Margalef, Joaquim, 193, 194, 199, 211
- Martínez, Manuel, 52
- Massó Carballido, Manuel Jaume, 112
- Mateo, Luis, 160
- Mezquida, Luis María (Petrófilo), 37, 108, 120, 124, 125, 127, 128, 133, 146, 148, 164, 172, 215, 257, 266
- Milà, Alfonso, 160
- Monguió, Pau, 96
- Monravá López, José María, 32, 35, 97, 105, 106, 107, 130, 139, 148, 160, 165, 178, 195, 240, 241, 244
- Monravá, Francisco, 165
- Montejano, Jorge Alberto, 211
- Montenys, Xavier, 127, 128
- Montserrat Vergés, Juan, 96
- Morilla, Rafael, 160
- Muiños Villaverde, María Jesús, 130
- Muntaner, Josep Maria, 169
- Muntanyà Martí, M.^a Teresa, 67, 226
- Muñoz Monasterio, Manuel, 139, 148, 160, 178, 180, 195
- Muñoz, Victoriano, 160
- Nadal, Jordi, 160
- Nualart, Jaime, 160
- Núñez de Prado, Joaquín, 80
- Olivé Serret, Enric, 205, 206
- Oliveras Samitier, Jordi, 77
- Orengo Romeu, Héctor Aleix., 62, 112
- Ortega y Gasset, José, 25
- Padrós, Juan Antonio, 159
- Palet Martínez, J. M.^a, 62, 112
- Parcerisa, Josep, 23, 25, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 51, 77, 96, 97, 101, 102, 107, 120, 128, 130, 133, 139, 148, 149, 164, 185, 190, 195, 196, 203, 208, 209, 211, 230, 240, 258, 259, 266, 269
- Pedroso de Moura, Nuno Carlos, 165, 169
- Perejaume, 11, 115
- Peris Toner, Juan, 89
- Puig Torné, Josep, 159
- Pujadas, Joan Josep, 206, 211, 239
- Pujol de Barberá, José María, 96
- Pujol Sevil, Antonio, 170
- Quaroni, Ludovico, 28, 31, 32, 267
- Quereizaeta, Alfonso, 180
- Rahola, Frederic, 95
- Raventós Valls, R., 140
- Recasens, Josep Maria, 56, 57, 206
- Reinoso Bellido, Rafael, 130, 131
- Ribas Piera, Manuel, 159, 193, 194, 198, 204
- Ricomà, Francesc, 126, 128
- Riera Mora, Santiago, 62, 112
- Ripoll, Salvador, 165
- Roquer, S., 76
- Rubert de Ventós, Maria, 25
- Rubial, Álvaro, 123
- Sáenz de Oiza, Javier, 159
- Saenz Guerrero, Horacio, 29
- Salas, Ramón, 62, 96, 97, 101, 107, 148
- Salazar, Camilo, 27
- Sánchez Real, José, 56, 74
- Sardà Ferran, Jordi, 266
- Sennett, Richard, 212
- Serratosa, Albert, 160
- Siméonfort, 71
- Smith, Juan, 58, 59, 77
- Solans, Ignasi, 194
- Solans, Joan Antoni, 196, 197, 199
- Usemoto, 212
- Van Wyngaerden, Anton, 72
- Vicent, Marc, 160
- Villanueva, Tomás, 160
- Ward, Bernard, 62
- Zaballos, Juan, 194
- Zaguirre Fernández, Juan Manuel, 196
- Zaragoza Albi, Joan, 165

