

VÍAS Y ENTREVÍAS

Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona



TESIS DOCTORAL
LIBRO I

Juan Manuel Zaguirre Fernández

Director: Josep Parcerisa i Bundó
Catedrático de Urbanística



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.

“No todo es ciudad, pero casi todo puede ser o llegar a convertirse en urbano.”

“Urbanidad”,* Hans Ibelings, 2008.

*Fragmento del texto introductorio al libro *De cosas urbanas*,
Manuel de Solà-Morales, 2008.

VÍAS Y ENTREVÍAS

Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

TESIS DOCTORAL
LIBRO I

Juan Manuel Zaguirre Fernández

Director: Josep Parcerisa i Bundó
Catedrático de Urbanística

Barcelona, septiembre de 2017

LIBRO I | VÍAS Y ENTREVÍAS

LIBRO II | LA CRÓNICA URBANA DE PETRÓFILO

LIBRO III | COMPILACIÓN GRÁFICA Y DOCUMENTAL

LIBRO I

VÍAS Y ENTREVÍAS



Camp de Tarragona, 1959

1959_AFC_03



Tarragona, la costa y sus entrevías, 1939. Vuelo aéreo

1939_API_01

“[...] no és bo d’arrencar dels indrets cap valoració, cap jerarquia dels uns sobre els altres. Els llocs, en allò més essencial que és pesar en el món, no rivalitzen, tots tenen la seva superfície de pes. Cap indret no és repetible i, per això, qualsevol bocí de món és digne de reverència com el que més. Les pedres en són totes, de valuoses, totes. I els llocs, també.”

[...] No hi ha lloc a triar, més aviat és el lloc que ens tria. Què ens ha de ser poc un lloc! Més aviat hauríem de mirar de saber-nos dignes d’un lloc determinat, per unes hores, per uns anys, tant és. I concentrar-nos una mica més en allò que som, allà on ho som, d’estar-nos-hi. Perquè entre el cos que som i el lloc on som hi ha continuïtat. I més que no pensar a trobar un bon lloc, el que més aviat ens cal és contribuir que ho sigui.”

Agrarietat*

*Fragmentos de este texto de naturaleza oral dictado en el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y que forma parte del libro *Paraules locals*, Perejaume, 2015.

Agradecimientos

El primer pensamiento es para Ana, Maria y Anna, y para mis padres. Todos ellos han sabido responder generosamente a este empeño a pesar del tiempo en familia del que este trabajo nos ha privado.

Fabricar la documentación que tienen en sus manos ha sido posible gracias a la colaboración y profesionalidad de Elisabet Antequera y al apoyo puntual de Igor Muñoz, Isaac Gallego, Montse Roca y del resto de colaboradores de mi estudio que en algún momento se han topado con esta tarea sobre el tablero de trabajo. Agradezco el buen hacer de Carme Muntané en acicalar los textos que seguidamente tienen a su disposición.

Quiero hacer llegar un agradecimiento especial a Neus Reverté, archivera y bibliotecaria de la Demarcación de Tarragona del COAC, por su ayuda en la búsqueda y selección de gran parte de la documentación histórica y gráfica que he manejado a lo largo de estos años de investigación.

Agradezco los ánimos de mis compañeros profesores de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Reus, en particular al director, Pau

de Solà-Morales, y a Daniel Lorenzo; y de manera especial a Jordi Sardà por estar siempre dispuesto a ayudar en lo que fuera necesario.

A Joaquín Aguilera, a su padre Manuel, a Carles Penalva y a Gonzalo Pidal por facilitar imágenes inéditas de alto valor para esta investigación. A Cristina Canadell, que puso a disposición de este trabajo el archivo fotográfico de su padre, el fotógrafo tarraconense Valentí Canadell. También expreso mi agradecimiento a los responsables de todos los archivos históricos y centros de documentación consultados y que facilitaron mi labor.

A los miembros del tribunal de la tesina origen de esta investigación: Antonio Font, Xabier Eizaguirre, Jordi Sardà y Francesc Santacana por sus oportunas críticas en un momento fundamental para el desarrollo de este trabajo.

Y finalmente, mi más sincero agradecimiento al director de esta investigación, el profesor Josep Parcerisa, por su dedicación y generosidad, por transmitirme su perseverancia en profundizar y esclarecer episodios urbanos, siempre explicado “cosas” y haciéndolo con precisión.

A la memoria de mi padre



El polígono químico, el puerto y los barrios del Ponent de Tarragona. Vista aérea, 2007. Fuente: AVIOTEC





Grabado francés del siglo XIX. Vista desde el Forti de l'Oliva

1811_I00_04

< ^ A partir de la imagen estereotipada de los “retratos de ciudad” del renacimiento, el hábito o la necesidad de representar a las villas y ciudades manteniendo siempre en un primer plano el mejor modo de acceder a ellas, demuestra la importancia estratégica, y no tanto figurativa, de reconocer sus accesos, sus fortificaciones y también las estructuras para los suministros, es decir, sus infraestructuras. “Del interés renacentista por indagar en la relación que existía entre el hombre y el espacio que le rodeaba, que convirtió a la ciudad en uno de sus principales objetos de interés” (A. Camara, C. Gómez, 2011), se pasó –durante el periodo ilustrado– a una visión mucho más territorial, como utilidad militar principalmente, que tan bien exhiben los grabados franceses que perfeccionaron sus tácticas de invasión. Así es como, de la iconografía

humanística que alentó una específica cultura visual de la ciudad, se llega al pensamiento ilustrado, donde las nuevas técnicas cartográficas atienden al estudio de la componente más formal de los trazados, en interés de una estrategia con fines más territoriales.

La condición tecnológica que alentó al pensamiento moderno rebasó el grado de exigencia sobre las trazas de comunicación históricas, mejorándolas o generando otras paralelas que presentaban nuevas oportunidades de enlace y crecimiento. **En la actualidad, seguimos imaginando, en un primer plano, a la ciudad dependiente de sus infraestructuras, y así la representamos, bajo la perspectiva que construyen los trazados y el horizonte al cual apuntan.**

Entre **vías y entrevías** podremos reconocer la escenografía compleja y oculta en la que se ha producido la construcción de la periferia industrial y desarrollista de Tarragona. A través de esta mirada específica, busco desmitificar una identidad marginal arraigada que –a lo largo de doscientos años– acumula toda suerte de actitudes y responsabilidades, caracterizadas por implantaciones dispersas y superpuestas.

La manera de hacerlo ha consistido en seleccionar, administrar y sintetizar una enorme cantidad de información, con la misión de convertir este enjambre de datos en una lógica de contenidos técnicos y formales capaces de establecer complicidades con otros argumentos históricos, sociales, económicos y culturales. Y así mostrar, con ello, una personalidad urbanística más próxima y dispuesta a conciliar e incorporar otras miradas, y motivar un espacio compartido por todos los actores necesarios en este proceso.

La intención: **desvelar lo complejo, visibilizarlo y asumirlo, para hacerlo comprensible y así estar en condiciones de procesarlo sin prejuicios. Y cuando sea necesario, transformarlo.**



Implantaciones dispersas y superpuestas en Entrevías

1972_ICC_09

^ Mostrar la periferia –al igual que la ciudad y territorio al que pertenece– como otro gran registro de sucesos, como hecho histórico o como prueba y ensayo de la práctica urbana, o lo que es lo mismo, “del hecho urbano como experiencia capital en su construcción intelectual” (W. Benjamin, 1982).

PROEMIO**Motivación**

- 23 ...a vueltas por Entrevías
- 25 Debemos seguir sospechando

Antecedentes

- 27 Exploraciones, hipótesis y escenarios iniciales

Introducción

- 34 Como una mirada más llena de intención

Apunte cronológico y metodológico
TÍTULO I
GEOMETRÍAS PARA LA PROXIMIDAD
(1801-1880)

- 53 Introducción

ENTRE LA NECESIDAD Y LA REACCIÓN**De los viejos caminos a los nuevos trazados**

- 55 Génesis de una triangulación
- 56 El Plan Geográfico del Canal de Reus
- 57 La Vía Amalia. El resultado de un desencuentro
- 60 ¿Cuidó el puerto sus comunicaciones?
- 62 El vértice imposible
- 65 Rieras y caminos. La otra geometría

LA CONDICIÓN PORTUARIA**El incómodo Francolí y la ambición del puerto**

- 71 El delta del Francolí en los grabados franceses
- 74 El dique del Oeste y el primer desvío
- 77 La nueva población de La Marina (1806): el apoyo ilustrado al puerto

LA CIRCUNSTANCIA TECNOLÓGICA**Perfeccionando los trazados**

- 79 Dos alternativas para el ferrocarril
- 80 ¿La mejor decisión?
- 83 Saturnino Bellido y su Estación Central
- 84 El vértice ocioso. La estación Clasificación

TÍTULO II
EL PAISAJE TRASTORNADO
(1880-1959)

- 93 Introducción

LA IRRUPCIÓN DE LA CONDICIÓN PERIFÉRICA**La primera periferia industrial**

- 95 Comprender los ensanches para entender su periferia
- 101 La Fábrica de Tabacos. El edificio que señala la primera periferia industrial
- 103 CAMPSA 1927-1932. La extensión de la industria al río
- 105 Las primeras industrias sobre la N-340
- 106 Estaciones y Tinglados

FÁBRICAS EN EL PAISAJE**Las imágenes de la alteración del parcelario**

- 111 El “catastrón” de 1932. El tablero de trabajo
- 116 El vuelo americano. La imagen del mosaico agrícola
- 120 La confirmación de la voluntad industrial, 1956-1959
- 123 El origen del polígono industrial del Francolí. El Plan de Urgencia Social y de Descongestión Industrial de Barcelona (1958-1959)

LA RAPIDEZ DEL CAMBIO DESDE LA OCUPACIÓN**Reacciones y ocupaciones espontáneas en la periferia**

- 127 La Universidad Laboral (1952-1956). Fomentando la llegada de la industria
- 130 Vivienda y periferia. La oportunidad del parcelario
- 133 Torreforta 1940-1959. La vivienda que se anticipa a la industria
- 135 Bonavista 1959. Una cuestión marginal tutelada

TÍTULO III **LA DESESTABILIZACIÓN DESARROLLISTA** **(1960-1980)**

141 Introducción

GOLDEN SIXTIES

La expansión de la condición periférica industrial

- 143 Entre el Plan Nacional de Estabilización (1959) y el 1.º Plan de Desarrollo (1964-1967)
- 148 El Plan General de 1960. La interpretación de la Tarragona moderna

LA ESPERANZA EN EL TURISMO

El Plan Especial de Ordenación de la Costa

- 155 La autopista del Mediterráneo, la puerta de entrada del turismo
- 157 El concurso de ideas y la sombra de Doxiadis
- 163 Un Plan para el Turismo
- 165 Los problemas del urbanismo turístico. VI Pequeño Congreso en Tarragona
- 170 El complejo turístico La Llave del Sol, 1965. La alternativa turística para La Pineda
- 172 El Plan de Autopistas. El gran triángulo turístico-industrial

EL ACENTO TECNOCRÁTICO

El Plan Comarcal de Tarragona-Reus-Valls

- 175 Del propósito al despropósito
- 180 La industria como motor del Esquema Director
- 184 El fin del proyecto comarcal
- 185 La red viaria como soporte estructural del Plan
- 188 La columna vertebral de la "U" industrial. La autovía Reus - Puerto de Tarragona - Autopista
- 190 De la "Futura desviación" al proyecto del "Primer Cinturón"

LA ALTERNATIVA DEMOCRÁTICA

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

- 193 ¿Por qué 21 alcaldes se han puesto de acuerdo?
- 195 La difícil articulación intermunicipal
- 196 El diagnóstico de Joan Antoni Solans
- 198 La sombra del Plan Comarcal

TÍTULO IV **LOS PROBLEMAS DE LA ACUMULACIÓN** **(1983-2003)**

203 Introducción

EXPLORACIONES MORFOLÓGICAS EN LA PERIFERIA

El Plan Cantallops (1983)

- 205 Tarragona se prepara para un nuevo Plan
- 206 El proceso previo de información y participación pública
- 208 El Plan Cantallops y el Francofí
- 209 Un enfoque crítico al Plan de 1983

LA OCUPACIÓN DESOBEDIENTE

Vinculaciones indisciplinadas en la periferia

- 213 El fenómeno de industrialización marginal
- 215 Entre el mar y Entrevías, el puerto
- 225 De lo que no debemos prescindir

LA PERIFERIA ATRAPADA

La acumulación de las infraestructuras

- 229 La geometría impuesta de los trazados
- 233 ¿Atrapados por las infraestructuras?
- 235 La Gran Vía del Camp
- 240 El proyecto inacabado de la avenida de Roma
- 244 Nuevas tangencias como contorno de una aglomeración

CONCLUSIONES

- 256 Una "Geometría Variable" nada convencional
- 258 "Distrito Distinto"
- 260 La "industrialización marginal"
- 262 El beneficio de los "vacíos"
- 264 La oportunidad de las tangencias
- 266 La paradoja metropolitana
- 268 El dibujo de la Gran Vía del Camp
- 271 Invitación al futuro

BIBLIOGRAFÍA

LISTADO DE FUENTES

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ÍNDICE ONOMÁSTICO

PROEMIO



MOTIVACIÓN

“En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores.”

La imagen de la ciudad. K. Lynch, 1959.

...a vueltas por Entrevías

Era necesario este recorrido. Teníamos pendiente sincronizar y enfocar sobre el terreno nuestro punto de vista sobre Entrevías y todo lo que le rodea. El profesor Josep Parcerisa se adentró físicamente en mi mundo entrevistando con el impulso necesario para conseguir poner orden al complejo escenario que me había construido a lo largo de todo este tiempo. Una escena repleta de actores protagonistas y antagonistas a la vez, y también de un público muy diverso. Me dio a entender que pretender escribir un relato para esta empresa no era tarea fácil partiendo de la simplificación. Reducir la complejidad, también la urbana, es como utilizar un filtro que desecha lo que incomoda y lo que no pasa por el tamiz de lo conveniente: **demasiada exclusión para afrontar un mosaico donde también puede haber respeto y tolerancia**. Eso sí, siempre guardando las distancias. Unas distancias interesantes¹ que hoy pueden haberse convertido también en espacios de oportunidad.

Recorriendo Entrevías accedemos a los recintos más singulares de este territorio. Singulares, por su proximidad a la vez que por su aislamiento. Singulares, por una privilegiada ubicación tan desapercibida. Singulares, por su originalidad gracias a su aislamiento. Singulares, porque nos permiten contemplar un territorio lleno pero vacío a la vez. Singulares, porque nos invitan a pensar este territorio de otra manera.

Toda esta escenografía constituye una realidad extremadamente compleja, que presenta su mayor interés en descubrir aquello que esconde, tanto más que en preguntarse por el cómo y por qué se ha llegado a esta situación. Obviamente, la construcción cronológica nos aporta datos e impulsos, pero sobre todo nos aporta conocimiento del

< Al espacio entrevistado del Pont de Tarragona se le ha considerado tradicionalmente como un terreno lejano, pero a las puertas de la ciudad. Contemplado siempre desde la cómoda posición de una ciudad elevada y protegida a la vez, ha sido objeto de constante manipulación por los intereses creados desde la ciudad. Primero unos intereses centrados en la necesidad de abastecer a los mercados de abastos y lonjas del territorio. Este territorio deltaico en su mayoría, de secano en sus elevaciones y de humedales en las proximidades al mar producía una gran variedad de viandas básicas, por lo que su riqueza fue troceada por la parcelación característica de cada cultivo. Pequeños fragmentos en suelo fértil, irregulares y alineados a la tupida red de acequias del terreno deltaico. Mayores extensiones ocupando los terrenos más elevados. Geométricas parcelaciones en humedales próximos a la línea de costa.

1. “Es una reflexión sobre los espacios de la ciudad contemporánea y sobre la idea de repetición. El argumento, rico como tema de investigación sobretudo al tratar espacios periféricos o problemas de ciudad periférica, es entender la distancia entre los edificios pero también de edificios a infraestructuras o la distancia de los movimientos entre sí. No como algo expulsado, algo defensivo, sino como algo positivo.”*

“La distancia interesante”

“Cuatro líneas, tres artículos, siete ideas: las Formas de la Proyección Urbanística.”

*Manuel de Solà-Morales, 1995. Extracto de la lección inaugural del Máster en Proyección Urbanística.

lugar. Y no únicamente del lugar construido, también del “infralugar”, que adquiere, en este caso, un valor equiparable al lugar ocupado.

Tradicionalmente, las descripciones de este emplazamiento han basculado entre la determinación de las infraestructuras y el magnetismo de la zonificación residencial e industrial. Las primeras han procurado una segmentación territorial en el tiempo que ha beneficiado la confección fraccionada que ha llegado hasta nuestros días. Las segundas han protegido la especificidad de cada una de ellas preservando una distancia capaz de neutralizar conflictos y disponer del necesario margen de maniobra. Y entre tanto **la vida urbana ha arraigado entre estos conflictos.**

Al adentrarnos en Entrevías, las grandes distancias que nos muestra la cartografía se convierten en pequeños recorridos a través de las singularidades que coexisten en este peculiar recinto. Un ejercicio de aproximación simultánea desde la gran escala a la pequeña escala que destaca la multiplicidad de “cosas” que ocurren, muchas de ellas de forma improvisada, **en este espacio fabricado por adición de usos.**

Las expectativas se cumplen sobradamente a medida que nuestro caminar se sumerge en Entrevías. No solo por el hecho de verificar gran parte del discurso acumulado a lo largo de esta investigación, sino también por conseguir formar parte –aunque sea por unos instantes– de este territorio modificado que se reserva para sí las posibilidades y realidades que todavía permanecen inalteradas, a la vez que presentes pero en una penumbra urbana.



Polígono Francolí. Vista de barracas que persisten en Entrevías

2012_RFA_72

Posibilidades que se muestran; al recorrer los “vacíos peri-industriales”, al contemplar la “ruralidad preexistente”, al adentrarse en la reciente historia moderna a través del complejo de la Universidad Laboral, al sortear con dificultad los primeros y actuales trazados del ferrocarril, al penetrar en el “submundo” marginal e inerte del territorio entrevías más extremo, al descubrir la infraestructura sumergida de cables y tubos que emerge en forma de cañerías que transportan los fluidos necesarios y sortean los obstáculos más diversos sin prejuicios.

Realidades tan evidentes e inevitables como la producción agrícola entre chimeneas de condensación, la ocupación fugaz de las actividades marginales en emplazamientos tan privilegiados como la línea de costa y tan inaccesibles como los terrenos ferroviarios. Realidades tan habituales como la práctica del deporte entre grúas y contenedores y sobre las aguas del cauce final del río Francolí. Realidades, a modo de presagio, como las nuevas actividades que colonizan los polígonos industriales más cercanos a la ciudad y que se convierten en otros puentes de relación entre la ciudad y su periferia.

Posibilidades y realidades que constituyen un **arsenal de estímulos** para la investigación. Convenimos, pues, en construir un conjunto de relatos sobre las historias que habitan en Entrevías. Un ejercicio de reconocimiento e interpretación en la tradición académica de elaborar una cartografía propia, que mapee este territorio singular. Interpretando las huellas que la gran transformación ha grabado en este terreno y descifrando los entresijos **de una vecindad incómoda pero necesaria, distante pero cercana a la vez, peligrosa pero rentable, ignorada pero siempre considerada, latente pero intencionadamente atenuada.**



Imagen del “intraestructuralismo” en Entrevías

2012_RFA_100

Debemos seguir sospechando

¿Deberíamos seguir sospechando? En 1991 Josep Parcerisa compartió su tesis en torno a los interrogantes sobre la pertinencia de seguir hablando de la forma general de ciudad, y para ello, exploró y puso bajo sospecha algunos episodios sobre la cuestión y las ideas de la forma urbana en cinco ciudades españolas, entre ellas Tarragona, estableciendo así –con su particular ejercicio de observaciones– un interés más por el “cómo” que por el “qué”, sin dejar de lado el “porqué”.

“[...] la de cómo se debe proceder para tratar de ello. El ejercicio de una mirada, eso es lo que me ha interesado.” (Parcerisa, 1991)

Acercarse y comprender el alcance de esta pregunta responde al ánimo de dialogar con la tesis de Parcerisa, por lo que el ejercicio de análisis y síntesis que se ha realizado en la elaboración de esta investigación es también un acercamiento al conocimiento acumulado que la oportunidad ha querido hacer coincidir con la cuidada edición del libro *Forma urbis. Cinco ciudades bajo sospecha* que se publicó en 2012, veinticinco años después de la lectura de su tesis doctoral, y que a pesar del tiempo transcurrido sigue estando de plena actualidad.

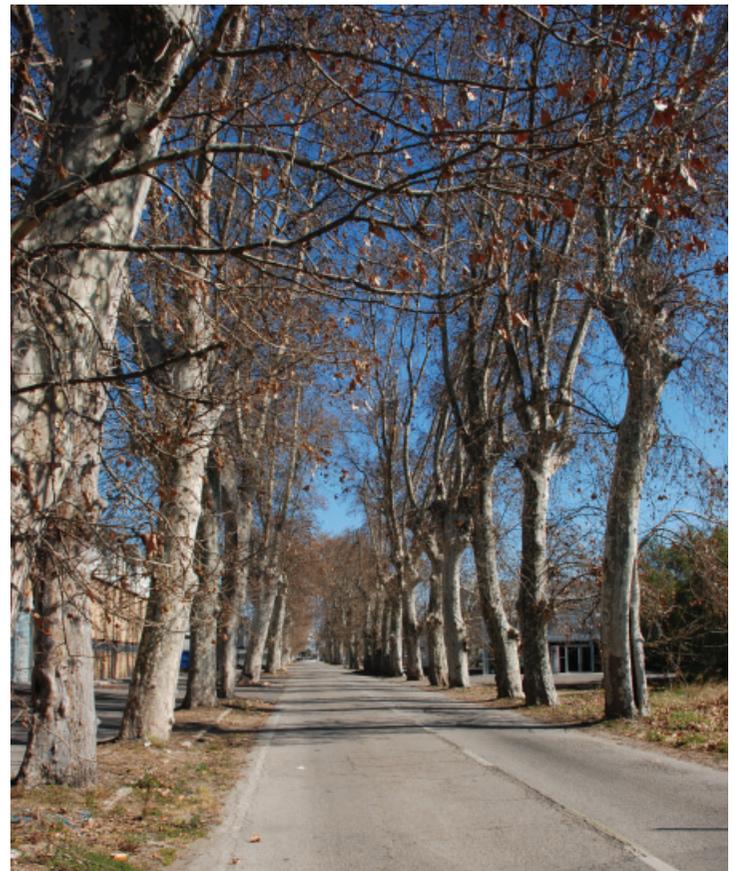
Habitual creador de sospechas en torno al hecho urbano, busca en los recovecos de las imágenes históricas una excusa para interpretar una hipótesis creíble, aderezada de un discurso sólido, casi incontestable, por su contundencia. Todas las palabras que cita encuentran su lugar en la posición metodológica que

exige la complejidad urbana y se ajustan a un discurso articulado encaminado a conducir al lector a sus tesis, pero a través del poder de convicción que siempre transmiten sus densos textos.

De ahí a que en los siguientes capítulos se presenten algunas hipótesis construidas también bajo la sospecha sobre la correcta percepción general de algunos de los momentos fundacionales de este territorio y de las ideas que los motivaron. Convencido, como dijo José Ortega y Gasset, de que todas las ideas son hijas de la duda, el estudio de las disyuntivas que se patrocinaron en la construcción de la periferia industrial y residencial de Tarragona aportará luz a la complejidad urbana que afronta esta investigación.

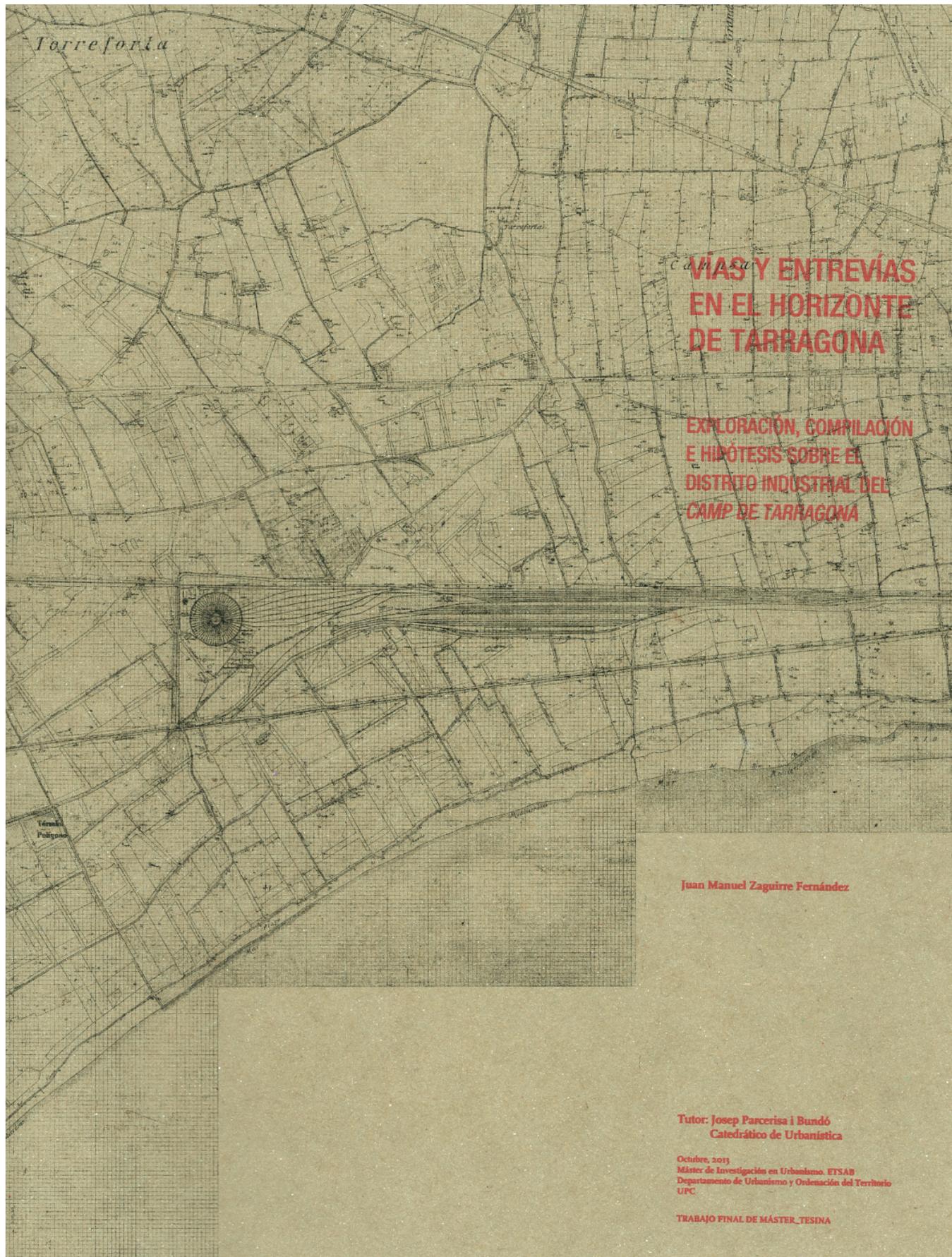
◁ “La ciudad es un gran registro de sucesos. Las generaciones han dejado ahí grabado su talento, sus contradicciones y sus limitaciones; en este sentido, la ciudad es un libro abierto.”*

*Párrafo de la introducción al libro *La ciudad no es una hoja en blanco* de Josep Parcerisa y María Rubert de Ventós. Ediciones Arquitectura, Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000.



N-340. Vista del tramo que conserva los plataneros alineados

2012_RFA_82



**VÍAS Y ENTREVÍAS
EN EL HORIZONTE
DE TARRAGONA**

**EXPLORACIÓN, COMPILACIÓN
E HIPÓTESIS SOBRE EL
DISTRITO INDUSTRIAL DEL
CAMP DE TARRAGONA**

Juan Manuel Zaguirre Fernández

**Tutor: Josep Parcerisa i Buidó
Catedrático de Urbanística**

**Octubre, 2013
Máster de Investigación en Urbanismo. ETSAB
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
UPC**

TRABAJO FINAL DE MÁSTER_TESINA

ANTECEDENTES

Exploraciones, hipótesis y escenarios iniciales

Antes, durante e instantes después del colofón a esta investigación he estado estimulado constantemente por las aportaciones, interpretaciones y referencias como consecuencia del estudio en profundidad de *Forma Urbis*, que a modo de punto de apoyo me ha permitido rescatar, entre otras muchas cosas, la lectura de algunos de los textos más destacados de la urbanística de la segunda mitad del siglo xx y el impulso para esforzarme en comprender la forma de las ciudades. También por la oportunidad que el propio trabajo me ha conferido: construir una compilación ordenada y comentada de bases y datos, objetivo que fue el acicate desde el inicio y estimuló la búsqueda y la organización antes que la construcción.

Este trabajo ha sido un proceso reglado de recopilación, verificación e indexación tutorizado con el objetivo de promover la reflexión e interpretación posteriores del conocimiento acumulado que, pasando de lo evidente a lo discutible, se ha convertido en un momento autoformativo que concede a este documento el atributo de capítulo fundamental en este proceso. La investigación iniciada se articula sobre episodios en la ciudad de Tarragona con suficiente nivel de inestabilidad y grado de imprecisión en sus caracteres tipológico y morfológico y que, además, han avanzado a destiempo y contrastan con la puesta en escena de la nueva Tarragona moderna. Por todo ello, este ejercicio de aproximación y de formulación de hipótesis en torno a la extensión industrial en el poniente de Tarragona busca reflexionar sobre la posibilidad de establecer mecanismos y lógicas¹ de articulación entre el desarrollo morfológico

< El trabajo final de Máster (TFM) o tesina se construyó –en gran medida– mediante los contenidos recopilados a lo largo del Máster de Urbanismo, y muy especialmente por los tres grandes momentos que lo estructuraron, los dos seminarios y la tutoría de la tesina. Representan un proceso de acercamiento y deducción tutorizado en torno a una línea de investigación que, partiendo de un horizonte más territorial, se ha aproximado a los episodios urbanos de un área concreta de la ciudad de Tarragona.

1. SALAZAR, C. *Comprender para incidir*, 2012, pág. 25, “El análisis urbano deduce los mecanismos y lógicas a través de las cuales la ciudad toma forma”.

de la ciudad y la individualización tipológica² del fenómeno urbano de carácter industrial, para hacerlo comprensible más allá de la doctrina económico-social, que lo ha impulsado. En el estudio de los fenómenos urbanos, Aymonino establecía como método a seguir “[...] la validez de las hipótesis formuladas a través de un análisis experimental circunscrito y en un campo definido”.³ Ello era posible gracias a una acreditada investigación, precedida por exhaustivas verificaciones que pudieran ser evaluadas como constantes en el tiempo o como relaciones variables no reconocibles *a priori*.

Entrevías debiera ser algo más que una expansión de Tarragona, y esta investigación pretende tomar partido en ello y tomar el pulso a esta imagen de la ciudad⁴ que –lejos de inspiraciones urbanas– acometió su ocupación apoyándose sobre unas trazas que no le eran propias y que habían procurado una exclusión urbanística en el intervalo que ocasionaron. Pero no por esta razón hemos de menospreciar su interés, pese a que no ha sido objeto de alguno de los fenómenos urbanos por excelencia, como por ejemplo el de la arquitectura. La urbanística italiana de los sesenta nos enseñó a apreciar la arquitectura también como fenómeno urbano,⁵ como un elemento constitutivo de la ciudad. Pero, si la arquitectura hace ciudad, ¿qué les ocurre a sus fragmentos cuando no hay arquitectura?, ¿sigue estando el diseño de la ciudad en la precisión de la edificación?,⁶ ¿cómo podríamos aproximarnos a la forma de la ciudad sin un recorrido a través de la arquitectura?⁷ Sabemos que la construcción de conocimiento en torno a la teoría y el arte de las ciudades y de sus trazados se consigue mediante la exploración de momentos relevantes en su desarrollo. Acordaremos que dichos



2. AYMÓNINO, C. *El estudio de los fenómenos urbanos*, 1970.

3. AYMÓNINO, C. *El estudio de los fenómenos urbanos*, 1970.

4. PARCERISA, J. *Forma Urbis*, 2012. LUB.

5. AYMÓNINO, C. *El significado de las ciudades*, 1981. Hermann Blume ed.

6. Pregunta de Manuel de Solà-Morales a Ludovico Quaroni en la entrevista “Las largas respuestas de Ludovico Quaroni”, publicada en Barcelona: *UR 7: Ludovico Quaroni de cerca*, Laboratori d’Urbanisme, ETSAB-UPC, 1988, pág. 8.

7. QUARONI, L. *La torre de Babel*. “[...] la aproximación a la forma de la ciudad moderna, es el recorrido por la arquitectura”. pág. 129.

^ “He aquí un paisaje noble, amado de los dioses. Es el paisaje de Tarragona. Allí, al fondo, la ciudad, la playa, el puerto. Y luego, el campo, los surcos generosos labrados con viejas sabidurías campesinas, tradición, familia. Estas son claves preciosas para descubrir los secretos de Tarragona, nuestra hermana.

Pero hoy no se comprendería por entero el alma nueva de Tarragona si detuviésemos nuestra atención en las perspectivas conocidas, en cuanto el sol de las edades ha eternizado gloriosamente, en las antiguas certezas, que tallaron todo un estilo de vivir. Porque ahora brillan soles distintos; el tiempo no se desliza con sosiego, sino que raudo, acucia y exige; y surgen otras verdades poderosas que solicitan ánimos fuertes, ilusiones acrecidas, entusiasmos inextinguibles. Son las verdades de la industria y la economía actuales, las de una labor capaz de crear riquezas inéditas y acaso insospechadas al compás de los días. Y así, a la sombra de los árboles próceres, en las tierras patriarcales, junto a las mansas colinas y las piedras seculares, una Tarragona diferente ha nacido ya.



Portadas de los seminarios realizados en el Máster de Urbanismo. 2014

La química, la siderurgia, la goma, el petróleo, el tabaco, el alcohol, las actividades fabriles de la construcción, la madera, la mecánica, todo lo que es técnica moderna, ciencia rigurosa de producción, máquina organizada, está inscrito, con vigor originalidad y perfección admirables, en los horizontes presentes y venideros de Tarragona, cuyo polígono industrial en desarrollo, trazado ampliamente al sur de la ciudad, contribuirá decisivamente a favorecer la creación completa de unas riquezas nuevas, entrañadas en las riquezas antiguas legadas por los siglos.

Hay, pues, claves recientes para entrar sin confusiones por los senderos del alma de Tarragona, para admirarla más todavía. No para quererla más. Sería muy difícil.”

“El alma nueva de Tarragona. Soles distintos brillan en un nuevo amanecer”. Horacio Saenz Guerrero. *La Vanguardia Española*, 17 de febrero de 1963. (Libro III_1963_HLV_11).

△ El debate abierto en torno al área central del Camp de Tarragona y su definición no arroja determinaciones concluyentes sobre dinámicas urbanas dominantes. Las más creíbles comparten un mismo emplazamiento, en el que convergen muchas miradas atentas –el distrito industrial de Ponent– al que denomino formal e intencionadamente Entrevías. Tarragona, comprometida también por los nuevos ensanches y, ya desde 1897, había fijado su interés en la ampliación de su casco urbano mediante la prolongación de la Rambla y también en la construcción de algunos edificios singulares (la Fábrica de Tabacos, la Escuela del Trabajo, la Casa-Bloque, el Preventorio de La Savinosa, el Cuartel de Infantería). En 1922, algunos matices incorporados a esta nueva trama proyectada aportan una nueva centralidad que vertebrará las futuras visiones urbanas sobre Tarragona y que se incorporará, de forma contundente y con el tiempo, a la forma general de la ciudad. Por el contrario, un uso agrícola intensivo, sendos trazados de ferrocarril y el delta del río Francolí ayudan...

momentos relevantes han generado episodios fundamentales en la construcción de la forma general de la ciudad. **¿Coincidiríamos, pues, en considerar a los distritos industriales también como modalidades de crecimiento urbano?** Pregunta que raramente se ha formulado y que esta investigación se plantea.

Exploraciones

En un primer episodio, esta exploración tiene como punto de partida la identificación de las fuentes y los recursos informativos necesarios para analizar las transformaciones documentadas en los registros cartográficos de las diferentes épocas. Rápidamente, la compilación va acumulando de forma cronológica grabados, cartografías, catastros y ortofotoplanos que aseguran un buen reconocimiento de las realidades y preexistencias previas al proceso desarrollista que describe la investigación. Cabe destacar el *catastrón* de 1932, que se ha reproducido uniendo las 56 cartulinas que componen el ámbito estudiado y muestra una imagen fiel de la estructura agraria y viaria del territorio, convirtiéndose también en una mesa de pruebas de las nuevas trazas que abren la ciudad a la modernidad.

Escenarios

Como paso previo a la proposición de hipótesis, se determinaron unas líneas de aproximación en torno a los datos que pusieron

...a esquivar hasta 1952 cualquier pretensión urbana de Entrevías, pese a disponer de un eje viario fundamental como es la N-340. No fue hasta 1960 cuando el Plan Monravá jerarquiza y regula la oportunidad y el interés especulativo por los territorios más allá del Francolí. En 1968, la Diputación de Tarragona elaboró un Plan de Ordenación Comarcal del ámbito comercial entre Tarragona - Vila-seca y Salou - Reus, también denominado Zona Trébol. Posteriores planeamientos generales (Plan de Infraestructuras 1973, Plan Cantallops 1983) han seguido moldeando este territorio hasta su actual desarrollo y a las puertas de un nuevo y controvertido Plan de Ordenación Urbana hoy ya en fase ejecutiva.

de relieve las primeras exploraciones. Este reconocimiento previo sugirió poner el foco en dos lecturas alternativas sobre este territorio: la industrialización marginal y el valor de lo no urbanizado.

La primera nos introduce a un proceso de urbanización marginal, que como Joan Busquest definió “se caracteriza por ser un fragmento de ciudad producido en condiciones claramente contradictorias a las convencionales”. Pese a ser Entrevías de carácter industrial, **¿es candidata a convertirse en un nuevo agregado urbano de origen marginal?** De ahí que este fenómeno pudiera tratarse como una modalidad de crecimiento urbano, superando la rigidez tipológica industrial tan cercana a la idea de *zoning*, que establece un lugar para cada cosa y una cosa en su lugar.⁸

La segunda lectura no es más que la consecuencia directa de una implantación industrial y residencial dispersa, de desarrollo errático y sin excesivas cesiones. El resultado de esta actitud es una extensión y una riqueza que hoy prevalece como huella territorial escasamente alterada que reclama su protagonismo y se resiste a seguir expectante. **¿Qué papel, en el gran escenario del Ponent de Tarragona, tiene reservado esta extensión de terreno no ocupado?, ¿podría llegar a ser uno de los activos principales?** Este primer acercamiento aportó la definición de unos posicionamientos iniciales, a modo de escenarios, formulados como mecanismos de reconocimiento previo.

De la mano de éstos surgieron derivas no previstas ni inmediatas, pero sí sugerentes, como por ejemplo, la posibilidad de identificar



Industrias Químicas Asociadas. Vista de la fábrica

1968_LITSC_12



Polígono químico. Vista aérea

2011_AFA_05

y determinar una dinámica predominante, **la construcción de la periferia a partir del territorio a la ciudad y no de la ciudad al territorio**, hasta el punto de conseguir imprecisión entre sus conexiones fundamentales y permitiendo, además, comprender los orígenes de las permanencias y los escenarios de la transitoriedad que conviven en este entorno. También era posible un acercamiento teórico, ya que detrás de todos los escenarios encontramos algunas de las cuestiones seminales de la formación de la ciudad que ayudaban a la lectura e interpretación de aquellos episodios en los que cristaliza una determinada forma general de ciudad.⁹

En este sentido, la rectitud del trazado de la N-340 entre Vila-seca y Tarragona posee un magnetismo visual de naturaleza 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. Sus poco más de 6.000 metros lineales es una distancia equivalente al tramo de la Gran Vía de les Corts Catalanes entre la plaza Cerdà y la plaza de Les Glòries, y ello nos puede inducir a un paralelismo interesante, que más allá del mero ejercicio de escalado, alienta una percepción poco habitual sobre la potencialidad urbana que podría soportar este trazado y la percepción de su saturación. **¿Podría convertirse este tramo en lo que no se convirtió la variante proyectada en 1960?**, o sea –y en palabras de Parcerisa–, en “el elemento articulador de las formas de la extensión moderna de la ciudad, demostrando que podía ser útil no como pieza arterial, sino también como eje vertebrador

de partes nuevas de la ciudad. En definitiva, **¿sigue a tiempo de convertirse en un elemento de la gran escala?**

Entre todos los actores localizados, la influencia del puerto sobre los límites entre la ciudad de Tarragona y el mar es indiscutible, pero no hegemónica. Lo demuestra la compleja y singular trabazón de los límites portuarios con su territorio más próximo, que 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 los espacios de relación entre el puerto y su territorio más adyacente en forma de maclas**. Nada hubiera sido igual en este territorio de no existir los trazados pasantes diseñados y construidos a partir de 1800, y previos a cualquier intento colonizador tanto residencial como industrial. Constantes movimientos en el panorama infraestructural por la actualización, modernización y modificación de recorridos férreos y viarios tendrán como consecuencia que algunas de estas trazas actuales sean reubicadas o incluso eliminadas. **¿Podría entonces verse alterado el tenso equilibrio urbanístico que ellas provocaron?**

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. A través de una continua reivindicación social, ha conseguido dotarse de ciertos atributos de ciudad y ha adquirido un compromiso urbano que le confiere cierta autonomía en lo económico, pero sobre todo en lo



N-340 a su paso por La Canonja

1968_ICC_06

8. QUARONI, L. *La torre de Babel*, 1967, pág. 53.

9. PARCERISA, J. “Forma general de ciudad”. Barcelona: UR 4: Trieste, Laboratori d’Urbanisme, ETSAB-UPC, 1986, pág. 8.

social. Pero como ya precisó Ludovico Quaroni, no solo son importantes las relaciones de la ciudad social, también lo son las relaciones de la ciudad arquitectónica.¹⁰ Y mucho más importantes son las relaciones cruzadas entre ellas. Por lo que, en el Ponent de Tarragona, apremia esforzarse en determinar las relaciones de la ciudad arquitectónica, si es que existe. Este mundo completo, de difícil catalogación, que es el Camp de Tarragona, no responde a una metrópolis “al uso” y –en palabras de Manuel de Solà-Morales– probablemente “su futuro feliz pasa por reconocer e inventar su propia figura metropolitana”. **Para ello, esta investigación considera de interés examinar el talento formal de sus ciudades con el objetivo de articular y coordinar las realidades “poliédricas” del Camp también desde la fertilidad de la pequeña escala.** Toda hipótesis planteada en estos términos, y para el caso de Entrevías, debería demostrar la existencia de unas relaciones internas con suficiente intensidad para soportar esta relación sistémica entre sus actores protagonistas. Mi interés es buscar en los momentos previos del actual metaproyecto del Camp de Tarragona la importancia de la formación de los fenómenos urbanos como articulación eficiente de la forma general de ciudad, para luego determinar hacia dónde bascula el Camp.

Y es aquí donde radica la importancia de especular a partir de la peculiar variedad urbana en el Entrevías-Ponent y a través de otras miradas, como aportación al debate abierto sobre el rumbo de la ciudad de Tarragona, donde la búsqueda de una dinámica o



Vista aérea de la avenida de Roma recién construida

1960_AIA_23

dinámicas dominantes podrían ser un certero impulso, más allá de las declinaciones¹¹ ya incorporadas a la forma general de la ciudad. El mejor reflejo de la existencia de una ciudad a dos velocidades es el trazado de la avenida de Roma, que busca acercar al centro la distancia real, pero no la urbana, de Entrevías, al convertirse en una arteria de circulación y no en una arteria urbana. En 1960, el papel vertebrador de Tarragona estaba reservado a la nueva variante proyectada por Monravá 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?** 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.

El impulso industrial en Entrevías dispone de su reacción residencial en la forma de asentamientos espontáneos, al tiempo que también periódicos, que hoy conforman los barrios de Ponent. Perfilados por un intento de buen acabado figurativo no completado –tal y como manifestó Solà-Morales–, todavía hoy es una incógnita el peso específico del uso residencial en la ponderación de intereses en el Ponent de Tarragona. Por lo que la pregunta **¿qué potencial**



Viviendas en construcción en Torreforta

1960_AFC_10

10. QUARONI, L. *La torre de Babel*, 1967, pág. 93.

11. Véase: “Tarragona. Fundación y declinaciones de una forma general”. Josep Parcerisa, 1990 (2013).

recorrido tendría una extensión del uso habitacional en el actual equilibrio de usos en Entrevías?, es del todo actual.

Josep Parcerisa precisó en “Tarragona, Fundación y declinaciones de una forma general” que la ciudad a dos velocidades es el retrato de una ciudad también con dos horizontes. Entendidos no como límites, sino como conjunto de posibilidades que gestionan voluntades dispares. La Tarragona urbana no ha dudado en ejercer de protagonista, pero con el paso del tiempo, Entrevías ha ido adquiriendo de forma sutil pero perceptible también ese protagonismo negado. Bien sea manifestando su vocación residencial e industrial como motor de la ciudad y junto con el puerto, o como polo destacado de una regeneración latente que decanta el centro de gravedad de la ciudad. Pero 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). El progreso y articulación de Tarragona como ciudad de referencia en el Camp pasa por reconocer el papel de Entrevías, no por desarticulado, sino por su **capacidad de conseguir igualar las diferentes velocidades que conviven en la ciudad.**

Y en este horizonte de Entrevías, el puerto y las infraestructuras juegan un papel fundamental. Mecanismos urbanos y económicos que, según crezcan o se manipulen, pueden hacer oscilar el equilibrio de fuerzas entre las dos realidades. Sus movimientos y transformaciones pueden influir en las relaciones ya establecidas y generar otras nuevas.



Butano S.A. y Punta Bic. Vista aérea de sus primeras instalaciones

1967_ICC_26

Más allá de los escenarios

La controversia razonada y elevada a tesis sobre la digestión de fragmentos industriales en el umbral de la ciudad, es escasa. Los ámbitos periféricos residenciales acapararon el protagonismo académico y profesional de la segunda mitad del siglo xx. Y el siglo xxi, de momento, fija su atención en las tecnologías digitales que supuestamente harán más inteligentes a las ciudades. Este trabajo ha indagado sobre las incógnitas que siguen presentes y las capacidades que se mantienen abiertas en el espacio de reflexión urbanística en Tarragona que abrió el plan de 1960, al extender los mecanismos de ciudad al otro lado del río Francolí. Las vías, el espacio entrevías y las primeras intuiciones de 1960 que sirvieron para tramar –y luego zonificar de azul industrial en los ochenta– no han satisfecho las expectativas de abrir aquí –en el Ponent– un nuevo ciclo urbanístico en Tarragona, tal y como ya precisó Parcerisa hace más de veinte años. La imagen que percibimos de la ciudad en este sector, tras cincuenta años de planes, ha sido una gran extensión predominantemente industrial, pero salpicada de otros usos y de zonas expectantes en continua fricción, excluyendo las actuales dinámicas de crecimiento residencial que se desplazan al este de la ciudad, donde la topografía augura difíciles y costosos encajes.

Nos encontramos entonces ante la tesitura de convertir, o no, a Entrevías en una cuestión de racionalidad y de rigor que se incorpore a la forma general de la ciudad asumiendo su origen y su protagonismo industrial, en plena convivencia, y sopesando de lo que puede prescindir y de lo que no puede desprenderse.

< La presión industrial impulsada por los Planes de Estabilización y Desarrollo del momento (1958-1964) hace reaccionar al territorio en torno a la carencia de suelo mínimamente urbanizado que acogiera a las nuevas industrias.

INTRODUCCIÓN

Como una mirada más llena de intención

La iniciativa de este trabajo obedece a un interés en reivindicar, desde el manejo del análisis de la forma y de sus estructuras, la oportunidad que ofrece la estimulación urbana de los trazados infraestructurales (vías) y de sus huecos intraestructurales (entrevías), de mostrar el gran potencial que presentan sus **posibilidades urbanas** para equilibrar, en el caso de Tarragona, el largo y tenso pulso entre ciudad y periferia. Para ello, mi labor siempre ha encontrado soporte y comodidad en la lectura e interpretación de aquellos “episodios en los que cristaliza una determinada forma de ciudad” (J. Parcerisa, 1986) y en la búsqueda de las “relaciones entre las cosas urbanas de la ciudad, más allá de las lógicas de flujos y sistemas, convirtiéndolas en materia de trabajo” (M. Solà-Morales, 2006).

No es una investigación sobre Planes, pero sí que se apoya en ellos para construir su discurso. La maduración de este trabajo viene dada en gran medida –y en palabras de J. L. Gómez Ordóñez– por el acarreo de materiales y conocimientos acopiados para identificar y comprender los periodos, instantes y voluntades por los que se forja una forma general en la periferia entrevías de la ciudad de Tarragona, contribuyendo a proporcionar un enfoque alternativo, desde una orientación posibilista, de una **organización urbana asequible** basada en trazados y asentamientos cautivos por un estereotipo periférico-industrial en el que también emerge, silenciosamente, **una identidad estructurada desde la desarticulación urbanística y estimulada por la fertilidad de la riqueza formal** que proporciona esta situación entrevías.

Como punto de partida: la reflexión en torno a los **procesos urbanos**, y en concreto, la implantación industrial marginal, la residencia periférica, la expansión del puerto y las demás infraestructuras que dan consistencia y estructura internas. Considerando estos procesos como atributos urbanos



Imagen de los bombardeos sobre Campsa

1937_HDT_01

para convertir a este territorio entrevías en una **cuestión de racionalidad y de rigor** a través de una geometría coherente que se incorpore a la forma general de ciudad. Y especulando sobre el papel de esta periferia entrevías, una vez activada social y urbanísticamente, en el debate abierto sobre el rumbo territorial de la conurbación de Tarragona, donde la búsqueda de una dinámica o dinámicas dominantes debe convertirse en un certero impulso.

En 1965, el arquitecto José María Monravá, en su libro *Tarragona Renaciente*, enumeraba cronológicamente los episodios urbanísticos y sociales que hacían de la Tarragona del momento una ciudad dinámica y moderna, abierta al mar y con una planificación que marcaba una pauta de futuro. La plaza Imperial Tarraco (1958) y el proyecto del polígono residencial Zona Oeste (1964) fueron sus únicas referencias a la ciudad moderna y, por consiguiente, planificada. “Al cabo de cinco lustros de paz, todo ha cambiado hoy venturosamente”, así introduce Monravá el prólogo del libro a la Tarragona que presenta, **la que cuida su núcleo urbano y descuida su periferia**, o lo que es lo mismo, la ciudad a dos velocidades que describe Parcerisa. Entre tanto, los espacios entrevías de la ciudad han ido acumulando —y en algunos casos protegiendo— toda suerte de actividades, usos e instalaciones que, con el tiempo, han ido adquiriendo una **riqueza formal y urbana** que hoy constituye uno de los valores más prometedores que ofrece este enclave desafiado por la desactivación industrial, por la proximidad del turismo y por la desconsideración de una ciudadanía distante, pero a la vez acostumbrada a su imagen.

La investigación se despliega en cuatro momentos cronológicos precisos que, a lo largo de doscientos años, construyen un relato sólido para este territorio, desde una lectura interesada y a través de la



Tabacalera, Campsa y el río Francolí

1988_STU1_01

identificación y comprensión de los protagonismos que, en cada tiempo, han concentrado el valor de una dimensión conjunta. Actores que se han convertido en invariantes históricas induciendo a una complejidad poliédrica, encadenando y completando entre ellos un registro de sucesos que se transmite por los hechos y formas que han adoptado estas determinadas expresiones.

En cada uno de los capítulos que integran los cuatro títulos se dilucidan los fenómenos puestos de manifiesto por la ciudad, **asociados con la construcción de una determinada forma y de una marcada identidad** que se resiste a ser ignorada, señalando así el impacto de cada uno de estos episodios en el territorio que analizamos. Los argumentos elaborados convergen en las hipótesis que desarrolla esta investigación, como confirmación de una óptica disciplinar a partir de la identificación de los ingredientes más sustanciales, y que, a aquellas “formas o ideas que guían los planes y que a cada ciudad le sirven para dibujar un itinerario de imágenes que le son propias” (Parcerisa, 1991), en este territorio entrevías se impone una condición alejada de la construcción de la *Forma Urbis* a través de la forma de las ideas, siendo **la adición y acumulación de voluntades**, muchas veces ajenas, las que **fraguan la forma en esta periferia de condición entrevías**.

En esencia, esta investigación persigue: primero, **entender la ciudad como propósito** (aspiración, objetivo y finalidad) y **también como proceso** (pauta, ocupación y conducta); segundo, **construir un discurso útil** para la periferia entrevías de Tarragona basado en una descripción precisa, avalando que **la aproximación al análisis de la forma urbana** sigue teniendo argumentos **para responder a las aspiraciones de un territorio complejo**.

^ La nueva industria busca diferentes emplazamientos en función de sus necesidades y protagonismo comerciales. Algunas factorías prefieren la vistosa comercial que ofrece el frente lineal a la N-340. Otras industrias prefieren la proximidad a sus puntos de suministro de materias primas, como el puerto, acercándose inevitablemente también al cauce del río y siendo claramente visibles desde la ciudad.

APUNTE CRONOLÓGICO Y METODOLÓGICO

La identificación, organización e interpretación en profundidad de cómo la acción e influencia de acontecimientos históricos, económicos y sociales que se han ido acomodando y acumulando a lo largo de un periodo concreto y fundamental, encierra muchas respuestas y nos revela que **las casualidades no suelen ser siempre el origen de las cosas**, y que las actuaciones en el contexto territorial y urbano obedecen, en gran medida, a decisiones con claras conexiones, determinaciones o posturas que, a veces, poco tienen que ver con la arquitectura y la urbanística, pero que estas deben encajar adecuadamente. En este sentido, Entrevías se muestra como un territorio sobre el que las muchas implantaciones y actuaciones que reúne guardan íntimas relaciones con sucesos e intervalos históricos y económicos que han acontecido en España y en Cataluña a lo largo de los últimos ciento cincuenta años, y con especial intensidad entre las décadas de los cincuenta y los ochenta.

Para construir una cronología o *time line* elaborada, útil y sensible a todo tipo de circunstancias, la consulta de archivos y bibliotecas locales ha sido fundamental, obteniendo así un complemento descrito a los documentos gráficos históricos y contemporáneos localizados, para que este instrumento, una vez completado, permita establecer relaciones directas –o causales– entre tantos momentos sociales, económicos e históricos con los instantes urbanos que han conseguido incorporarse, o no, a la forma general de ciudad por su transcendencia, acierto o banalidad. En esta investigación, la construcción de la cronología ha sido

una herramienta eficaz para someter a interpretación y confirmación cronológica alguna de las sospechas que se han barajado en el desarrollo de la investigación.

Contextualizando principalmente con los impulsos en el urbanismo español del siglo XIX, el proyecto de nuevas infraestructuras, como el Canal de Reus y la construcción y puesta en funcionamiento de las líneas de ferrocarril en el Camp de Tarragona, es el punto de inicio de esta línea del tiempo que sobrepone datos históricos de Tarragona y su crecimiento. La gráfica, que muestra diversas intensidades en torno al desarrollo de Tarragona y su industria, permite establecer vinculaciones con la implantación de nuevos sectores productivos, los planes urbanísticos elaborados y las políticas expansivas de cada época.

Durante el proceso de elaboración se acumuló tal cantidad de información y documentación que sentí justificada la compilación de dos anejos (libros II y III) como complemento sustancial del proceso y resultado de esta investigación. La maquetación de estos dos libros organiza el contenido cronológicamente de modo que resulte cómoda la búsqueda, consulta y contextualización del material recopilado.

El libro II reúne una selección de crónicas periodísticas de Luis María Mezquida (*Petrófilo*)¹ relacionadas con el crecimiento

económico y urbano de la ciudad y su territorio de influencia entre 1945 y 1983. Un total de 454 artículos leídos y escaneados, seleccionados de entre 1.295 títulos que previamente también se habían seleccionado de entre las 8.000 crónicas que publicó Petrófilo. La utilidad de esta documentación reside fundamentalmente en la posibilidad de obtener una radiografía periodística a partir de la cual poder rescatar objetivos e impulsos sociales y políticos, contextualizarlos y alinearlos con la documentación gráfica obtenida de los archivos y fuentes bibliográficas. Esta documentación en paralelo ha permitido poner imagen gráfica a algunas de las crónicas de Mezquida.

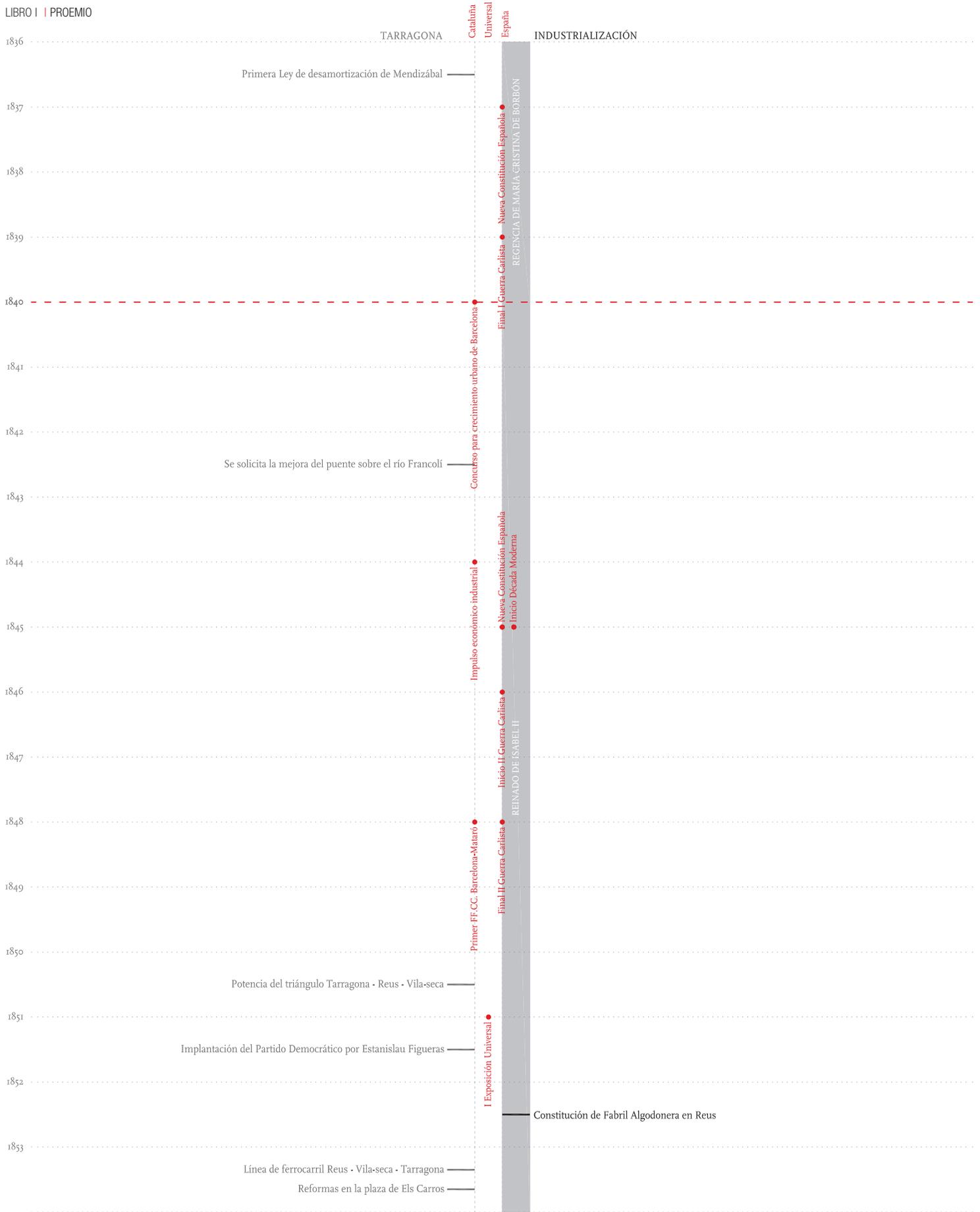
El libro III completa la compilación documental gráfica iniciada en la tesina previa a esta investigación. También se organiza cronológicamente, para permitir un fácil y rápido manejo, además de ayudar a contextualizar simultáneamente los planos, las imágenes y los Planes. Ambos libros han sido herramientas eficaces. En ellos se ha invertido tiempo y recursos, por lo que considero más que justificado incorporarlo al resultado final.

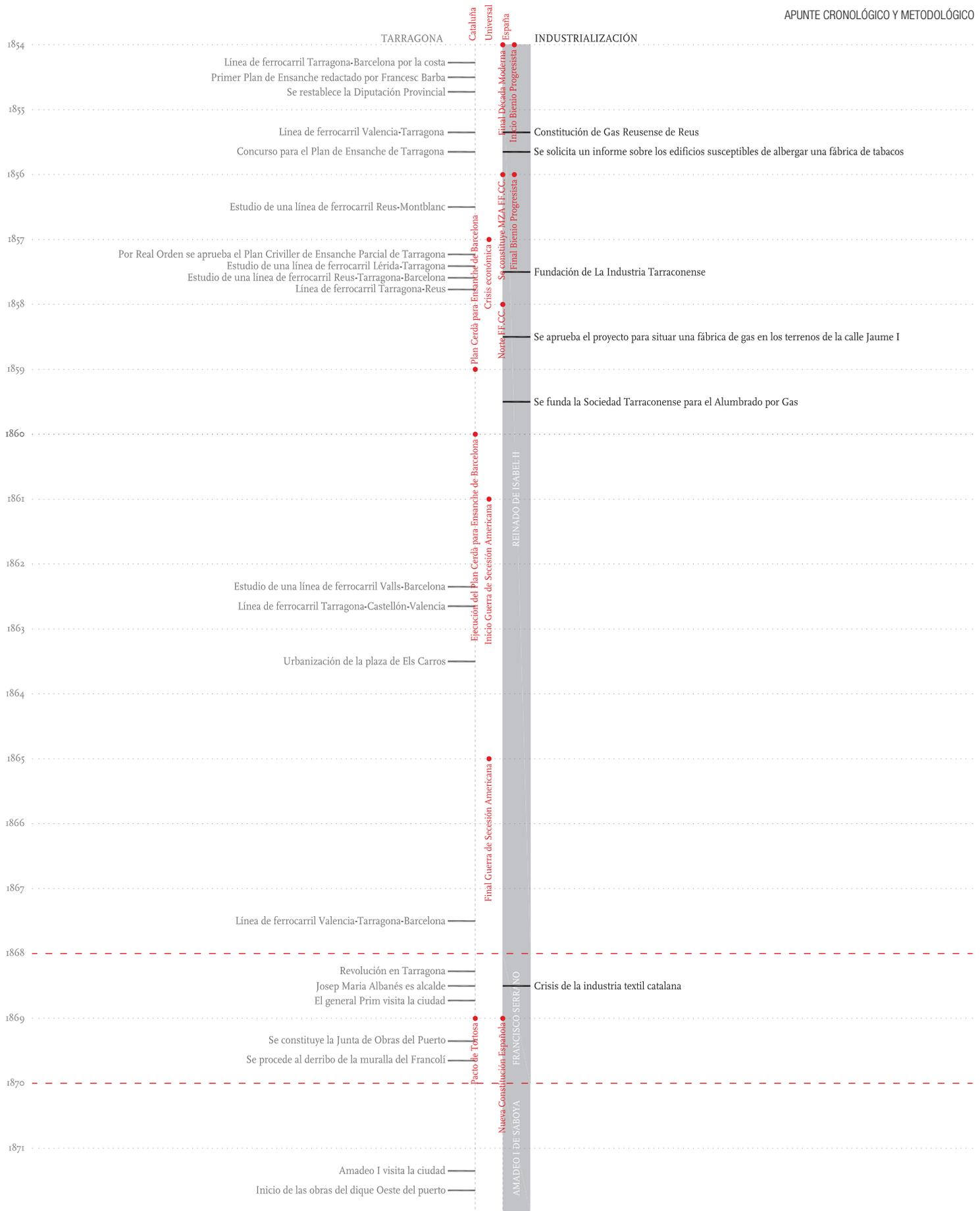
La lectura en paralelo de los tres libros que componen esta investigación puede alentar a lectores e investigadores a destapar nuevas revelaciones que este trabajo haya pasado por alto.

1. Luis María Mezquida narró cuarenta años fundamentales en el desarrollo urbano de Tarragona a través de sus crónicas periódicas en el *Diario Español*, hoy *Diari de Tarragona*. Bajo el pseudónimo **Petrófilo** –aquello que es hijo de las piedras– firmó alrededor de 8.000 crónicas entre el 8 de febrero de 1945 y el 8 de julio de 1983. Gran aficionado a la arqueología, miembro del Sindicato de Iniciativas y Turismo y protagonista de la sociedad civil tarraconense, introdujo con su trabajo un retrato escrito sobre la ciudad, acompañando puntualmente a su desarrollo industrial y urbano.



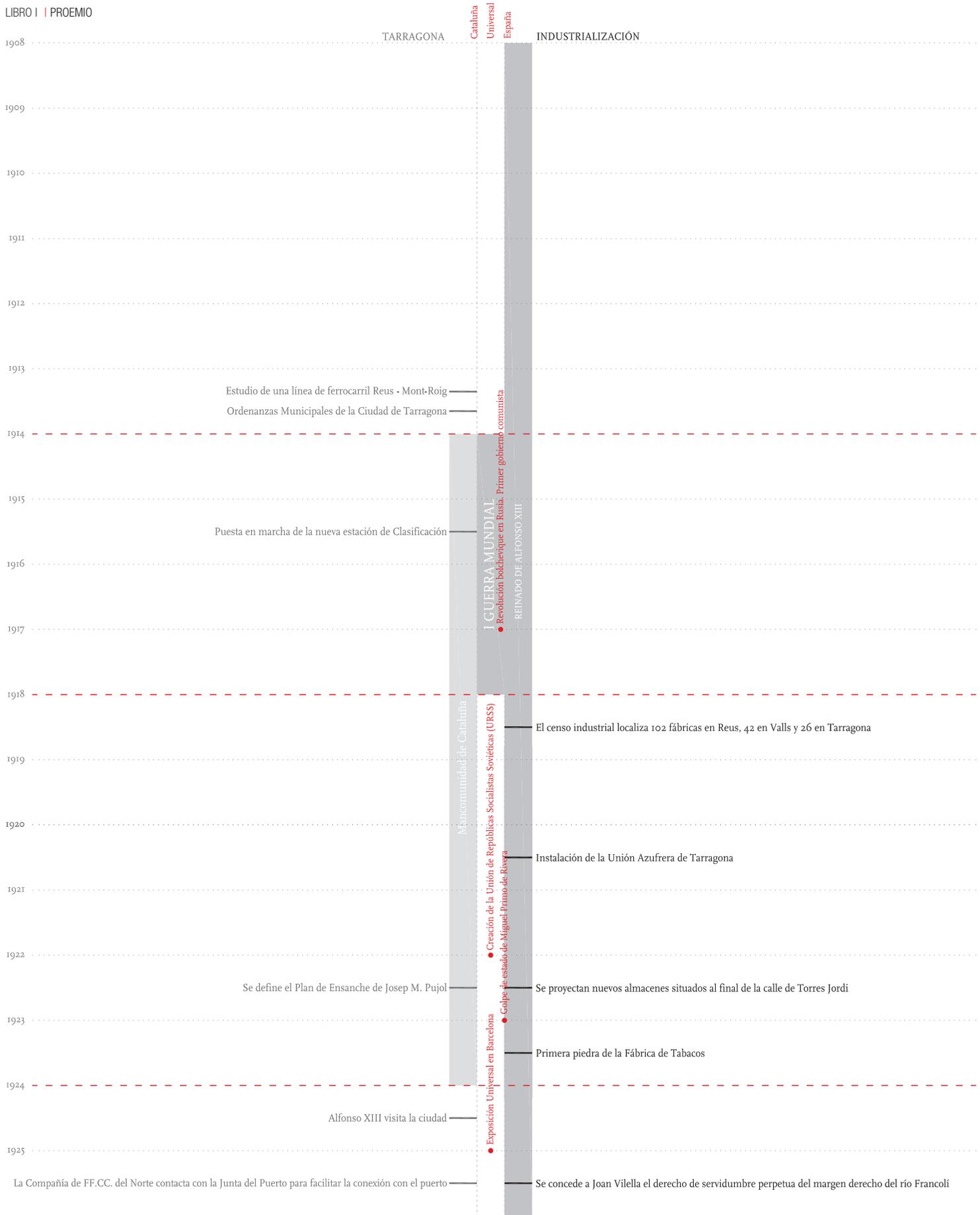


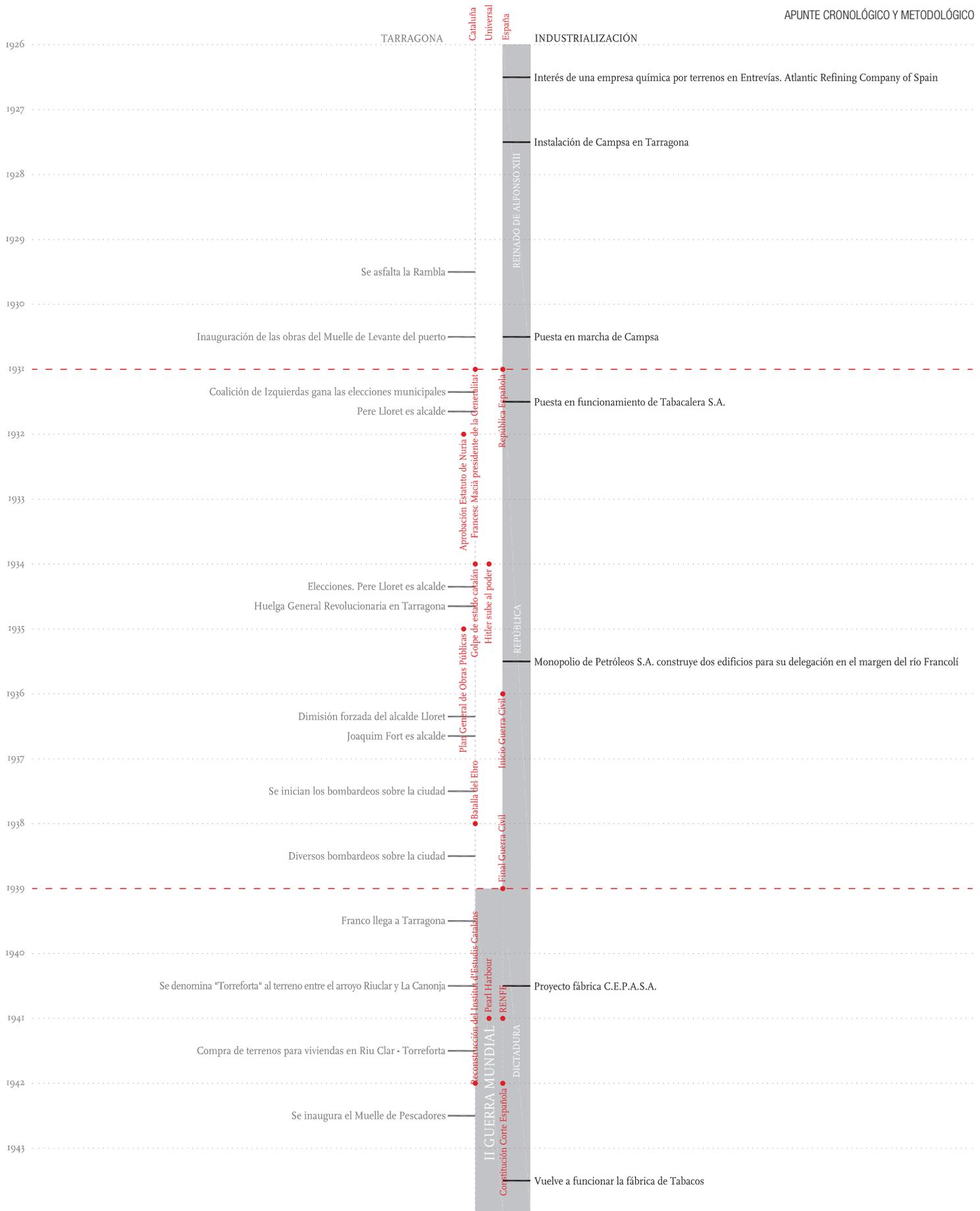


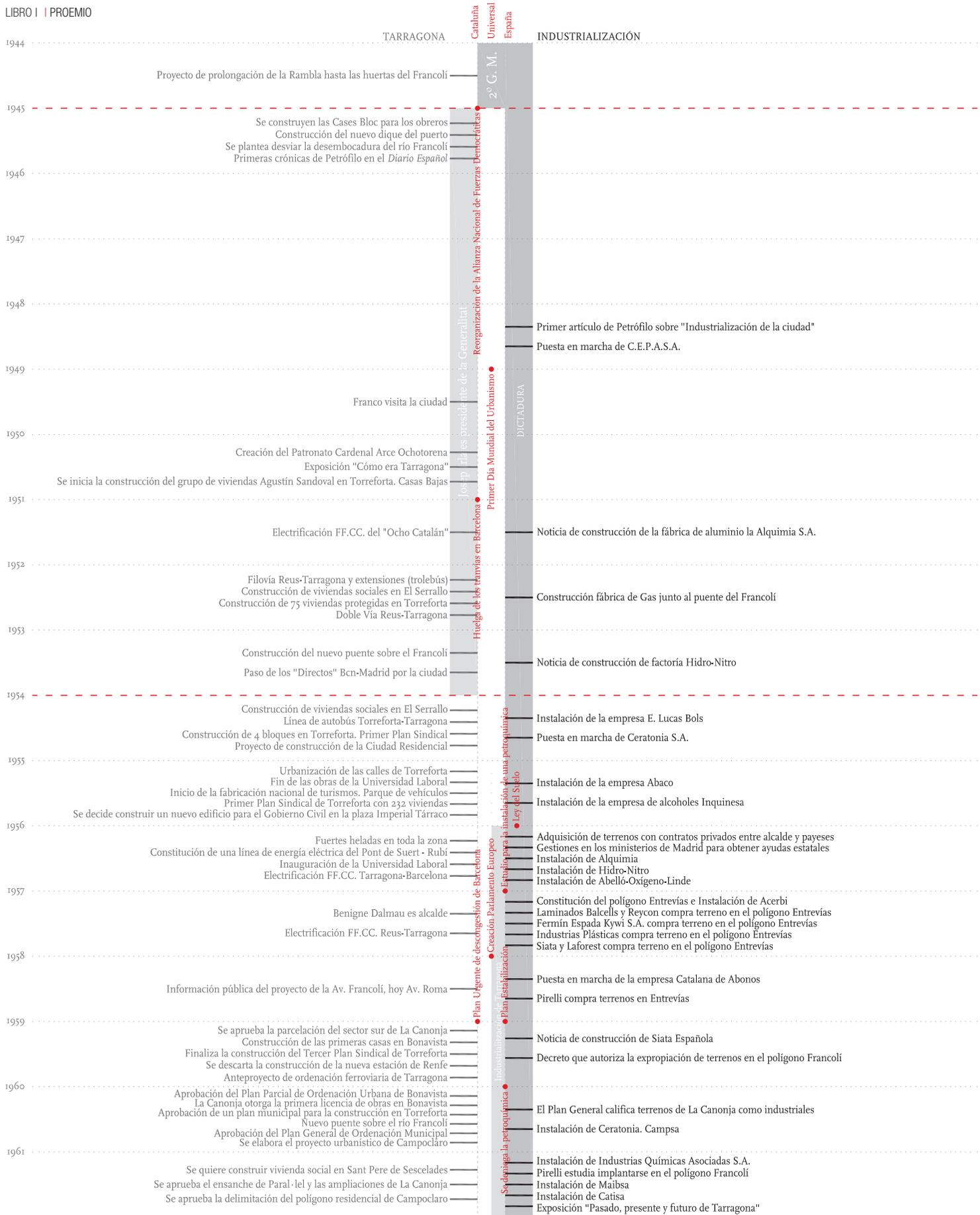


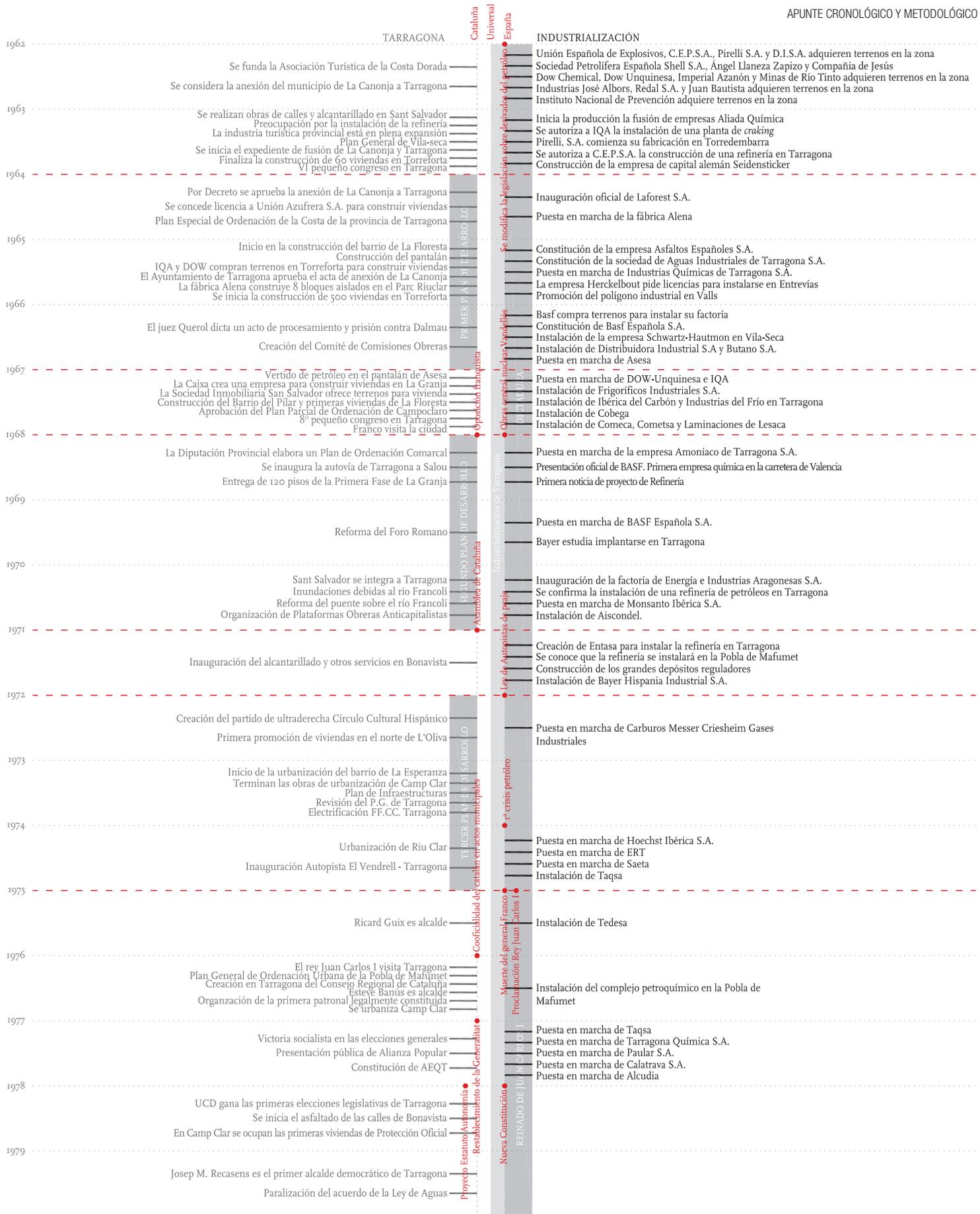




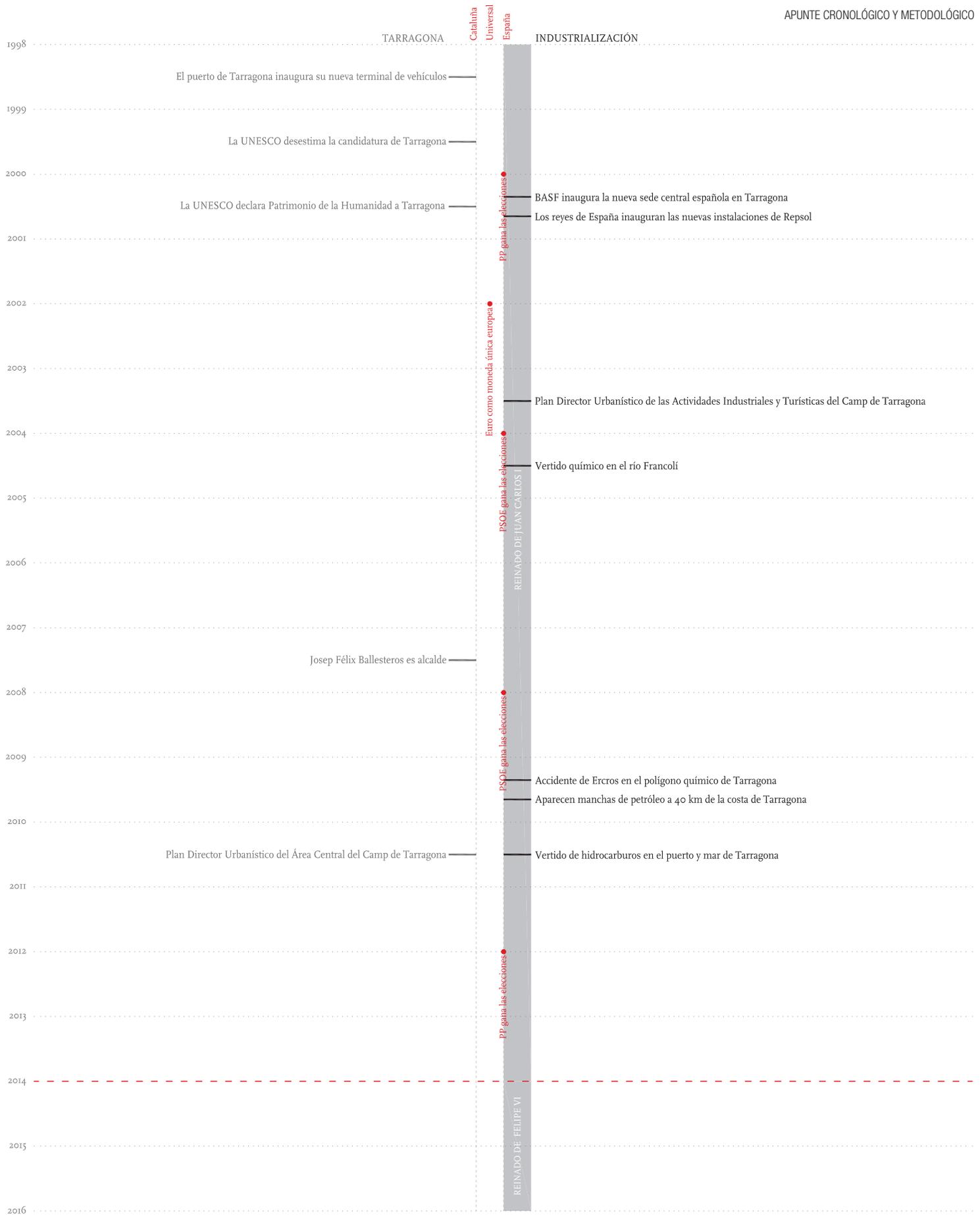










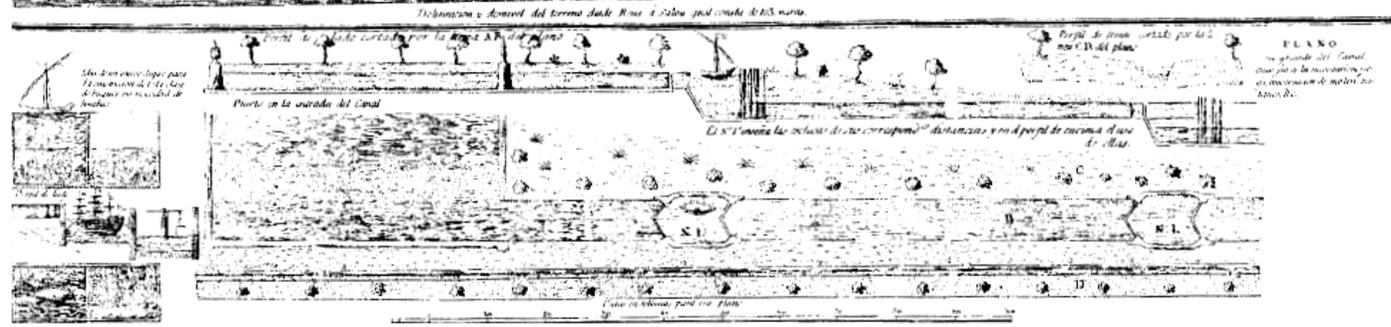


PLAN GEOGRAFICO
del Triángulo, que forman
TARRAGONA, Y REUS,
con el Puerto de Salou,

Para la construcción del nuevo Canal de Reus, que en el tom 2º de su obra, intitulada Canal de Reus, tubo el honor de presentar al Excmo. Sr. Generalísimo, Príncipe de la Paz, especial Protector de la empresa, D. Pedro Rovada de las Costas, Alcaide del Crimen de la R. Audiencia de Barcelona, en resolución del 1º de Agosto de 1805, y en su carta dicha Villa sin gravamen de otro pueblo, de modo, que habiendo convalidado en 25 de Setiembre de 1805, el 25 de Setiembre del mismo año, empezó Reus la cabecera, y teniendo 320 pies de altura, á razón de 10 pies por estada, resultan 32 de estas en las 900 varas de su trazo; para entrar en el lago de Salou, que comienza con el mar. Costo del Canal once millones de rs. sus aguas de las fuentes que va á tomar, y otras que brotan la Villa de Reus.

F. Especto española de 40 años, la primera que ha entrado en este puerto.
F. Especto inglesa de 25 años de altura, algunos de tres puertos, anclados en 1739 en el estuario de Salou, haciendo fuerza de sus fuentes, y tomando riego de Reus, en sus riego; antes de esto la obra del canal podría emprenderse con todas estas la habitación de un nuevo embarcadero, ó muelle, con almacenes, y casas correspondientes en su arena playa; necesitando en lo posible la canal, carretera de Reus á Salou, por donde, si á su bella perspectiva se agregase la habitación de dicho puerto de Salou, que con Reus una de las más bellas plazas de comercio de Europa; y á su situación favorable á guisa de Reus, siempre que después de su construcción, y un tiempo, y una industria que la laboriosa y una fábrica que algunas máquinas de vapor han.

Se ve en esta de la obra para el puerto de Salou.



La construcción de caminos, y canales, con el desague (por riego, acequia, ó mina) de las que se hallan estancadas como charcos, lagunas, &c. asegurará siempre, con la salubridad de los pueblos, la felicidad de las mismas Provincias en todos sus ramos de agricultura, artes, comercio, y fabricas.

Al Serenísimo Sr. D. Juan Godoy, Almirante Grial. de España e Indias, especial Protector de la empresa, lo dedica y consagra obsequiosamente el mismo D. Pedro Rovada de las Costas, Alcaide del Crimen de la R. Audiencia de Barcelona.

TÍTULO I

GEOMETRÍAS PARA LA PROXIMIDAD (1801-1880)

De la Real Orden de Carlos IV de 24 de marzo de 1801 a los proyectos para el nuevo dique del Oeste (1885)

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

“Forma General de Ciudad”, J. Parcerisa, Barcelona: *UR 4: Trieste*, Laboratori d’Urbanisme ETSAB-UPC, 1986.

< Plan Geográfico del “triángulo” que forman Tarragona y Reus con el Puerto de Salou.

“Para la construcción del nuevo Canal de Reus, que en el tom. 2º de su obra, titulada Canal de Reus, tubo el honor de presentar al Exmo. Sr. Generalísimo, Príncipe de la Paz, especial protector de la empresa, Dn. Pedro Boada de las Costas, Alcalde del Crimen de la Rl. Audiencia de Barcelona, en solicitud del rl. permiso de abrirlo á su costa dicha Villa sin gravamen de otro pueblo, de modo, que habiendo conseguido en 19 de Septrê, de 1805 el rl. permiso, á 25 de Nbrê, del mismo año empezo Reus la escabación, y teniendo 320 pies de declive, á razón de 10 pies por esclusa, resultan 32 de estas en las 90 varas de su tirantez para entrar en el lago de Salou, que comunica con el mar. Cósto del Canal, unos doce millones de rs. vn.: sus aguas de las fuentes que ya tiene, y otras que busca la Villa de Reus. E. Fragata española de 40 cañones, la primera que ha entrado en este puerto. F. Esquadra

inglesa de 25 navios de linea, algunos de tres puentes, anclados en 1759 en el antiquisimo, espacioso, y muy seguro puerto de Salou, haciendo aguada de sus fuentes, y tomando viveres de Reus; en cuyo supuesto, interin se realiza la obra del Canal, podria emprenderse con todas veras la habilitación de su nuevo embarcadero ó muelle, con almacenes, y caserío correspondiente. en su gran playa; mejorando en lo posible la actual carretera de Reus á Salou; por último, si á tan bellas proporciones se agregase la habilitación de dicho puerto de Salou, ¿no sería Reus una de las más brillantes plazas de comercio de Europa? y á su imitación Villaseca, mejor situada que Reus siempre que despierte de su indolencia, y sumo letargo, sin más industria que la labranza, ni más fábricas que algunos alambiques de aguardiente.”



Instantánea de los trabajos en la pedrera cercana al puerto. 1865

1865_AF1_01

^ La fotografía de la Pedrera del Puerto, de M. Martínez, es una de las primeras de la ciudad que se conserva en el Fondo Fotográfico del Archivo Histórico del Ayuntamiento de Tarragona. Datada en 1865, muestra una imagen de la importante transformación que sobreviene a una parte estratégica de la ciudad –La Marina– por razón de la modernización de las infraestructuras. En este caso la ampliación de los diques del puerto requería del aporte de más piedra de la que había sido la cantera más próxima al puerto. El ferrocarril se convierte en el medio de transporte rápido de este material hacia los nuevos diques. Las modernas infraestructuras y sus necesidades empiezan a moldear la ciudad.

Introducción

El cambio de rumbo de la sociedad europea tras la Revolución Francesa y la llegada al poder de Napoleón señalan el inicio de un periodo marcado por un afán de libertad y de renovación, bajo una nueva doctrina enciclopédica como baluarte cultural y prelude tecnológico que –básicamente y en su conjunto– constituyen el inicio del momento contemporáneo más reciente de nuestra historia. La intensidad de esta exposición de motivos no se percibe de igual modo con arreglo a según qué territorios y bajo la óptica moderna del desarrollo en las comunicaciones. España, como Cataluña en 1800, es un país sin carreteras, “insatisfecha por inexistencia de un transporte moderno que estrangula la producción” (Gómez Ordóñez, 1982).

La circulación y el transporte de todas las ideas, mercancías y ejércitos que movilizó esta nueva sociedad en ebullición se encontró en España con una red de infraestructuras de comunicación demasiado obsoleta (1.500 km) y unas ciudades apretadas por sus murallas. A la par habitadas por una población en constante evolución censal, cuantificada y fiscalizada por el Real Catastro de 1715 y organizada principalmente por una jerarquía de oficios “pre-burguesa” que abarrotaban los bajos de las viviendas acumuladas sobre calles y plazas sin empedrar.

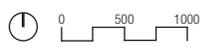
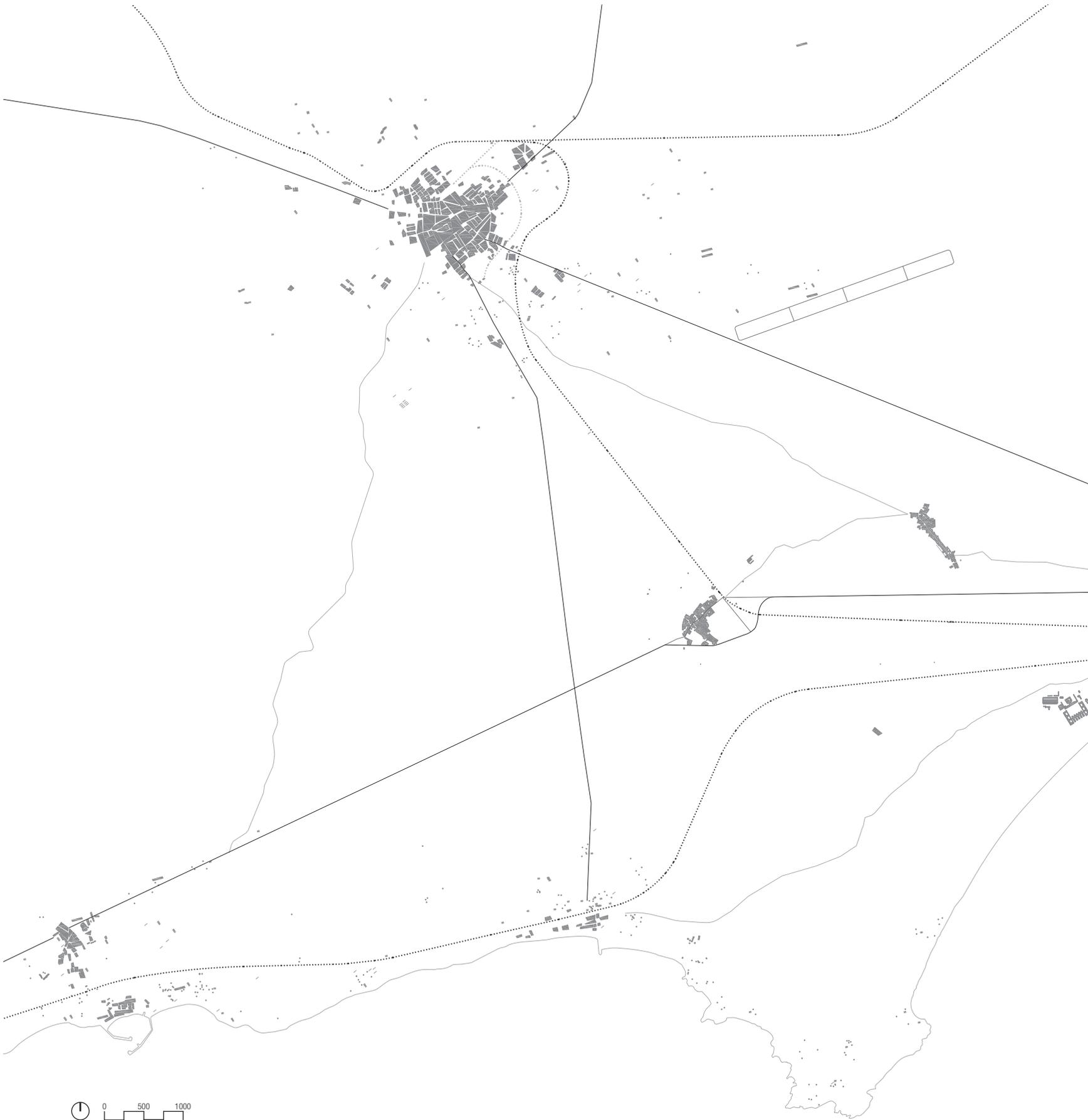
Tarragona y Reus, a finales del XVIII y principios del XIX, no diferían demasiado de esta radiografía histórica. El atraso social y tecnológico era de tal magnitud que ni siquiera entre las dos ciudades existía una infraestructura (carretera o camino) a la altura del vigor comercial reusense –como segunda ciudad catalana del momento– y el espíritu capitalino de Tarragona sobre su Corregimiento. Esta condición es fundamental al ser **la historia de Entrevías básicamente la historia de sus caminos**, de la formación y transformación de estos conductos de comunicación entre el puerto de Tarragona y Reus.

En los tableros del trabajo cartográfico de la época, en los oportunos grabados del momento, en las crónicas y en los testimonios escritos en actas municipales y oficios administrativos tenemos las herramientas más eficaces para la reconstrucción de la génesis de un territorio que

ha demostrado generosidad y posibilidades antes y después de su metamorfosis. Este interés por la exploración en el tiempo radica en determinar las ideas y decisiones, en forma de leyes geométricas y sociales, que se convirtieron en normas –la mayoría no regladas– para una condición periférica y entevías que ha marcado su devenir.

Para profundizar en el origen de esta peculiar periferia, parece pertinente estudiar el efecto y las consecuencias de la específica disposición de sus infraestructuras; de sus caminos, convertidos en penosas carreteras, y del trazado de los ferrocarriles que convergen en un punto en concreto, sobre el río Francolí, y que por razón de dicha convergencia **atraparon los usos agrícolas existentes** y destaparon así otras posibilidades que esta nueva configuración produjo sobre **la gestión de la depreciación de estos terrenos**. O sea, **la construcción de este territorio tiene como origen una condición de trazado infraestructural**, que introdujo otra característica “formal” al mosaico agrícola predominante y una nueva relación espacial entre la ciudad y el territorio. En este sentido, interesa examinar la “relación entre la dirección y la forma del crecimiento urbano y la posición del ferrocarril en la ciudad” (Gómez Ordóñez, 1982) que en Entrevías ha supuesto una **correspondencia entre ciudad y periferia poco usual**. Convendré más adelante que la ligazón entre ciudad y periferia en el caso de Tarragona es de gran fragilidad, precisamente por la existencia de un **“orden inverso” en esta ligazón**, y que ha venido determinado por intereses contradictorios de cada uno de los protagonistas que han actuado en este escenario complejo que es el Camp de Tarragona.

La aproximación formal a todas las condiciones necesarias para la modernidad de la sociedad del XIX, que construye el territorio más central del Camp, tiene una clara componente geométrica particular, trazada a partir de las preexistencias y por la tecnología aplicada en cada momento histórico para unir los vértices de una triangulación que dio paso a una **geometría de la proximidad** sin parangón en la urbanística más próxima, y que mostraré que es imprescindible para comprender el gesto de aproximación entre sus ciudades.



ENTRE LA NECESIDAD Y LA REACCIÓN

De los viejos caminos a los nuevos trazados



Génesis de una triangulación

Abordemos la génesis de esta aproximación geométrica del área central del Camp de Tarragona, una configuración triangular imaginada más desde el territorio que desde su capital administrativa; un estadio seminal de lo que hoy se muestra como la relación más metropolitana del Camp de Tarragona.

Debemos diferenciar dos momentos históricos en esta génesis. La primera mirada triangular (1807, proyecto del Canal de Reus) tiene tres vértices claros; Reus, el puerto de Salou y el puerto de Tarragona, pero no define dos de sus lados, se trataría de una triangulación imprecisa. Intencionadamente dibuja uno solo de sus lados, el del trazado del Canal, de tal manera que su condición “triangular” se debe precisamente a la importancia en destacar la relación comercial que propone el proyecto, centrado más en identificar los enclaves en controversia (los vértices o puertos) que las alternativas al Canal (los lados o caminos). El plano habla de Tarragona pero solo dibuja su puerto con suficiente detalle. En esta primera triangulación el gesto es más político que geométrico.

El segundo momento histórico en la génesis de esta triangulación se produce por inacción del primero. La interesada visión triangular impulsada por el proyecto del Canal de Reus a Salou deriva en otra alternativa más posibilista, la carretera entre Reus y Tarragona. La desactivación del proyecto del Canal estaba implícita en la propia Real Orden de 24 de marzo de 1801, dando paso a la otra alternativa propuesta por la administración de Carlos IV, la construcción de una carretera. Entre 1807 y 1830 se decide la triangulación definitiva que se desarrolla en dos etapas; el proyecto y construcción de la Vía Amalia y el diseño del nuevo trazado del ferrocarril entre Reus y Tarragona. En esta nueva triangulación, de la que trataremos más extensamente en próximos capítulos, tuvieron más relevancia sus lados que sus vértices, a diferencia de la primera.

< La triangulación ha sido para el área central del Camp de Tarragona un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad.

“Vías y entrevías”, 1956. Fuente: Elaboración propia.

El Plan Geográfico del Canal de Reus

En 1807 y coincidiendo con el primer impulso a la ampliación del puerto de Tarragona después de la visita de Carlos IV en 1803, la ciudad de Reus, desoyendo las recomendaciones del monarca en su R. O. de 24 de marzo de 1801, propone una conexión directa con el puerto de Salou, a través de un canal artificial cuya construcción establecería una serie de esclusas y canales que, alineados, formarían una nueva traza en el territorio que uniría Reus con el puerto de Salou en línea recta. Esta iniciativa competía con la supremacía que Tarragona quería para su puerto, ocupada como estaba en esos años en un proyecto de ampliación impulsado por la ciudad y auspiciado por la monarquía española, con promesas de habilitación del puerto para el comercio con América y Países extranjeros¹ (Pragmática de 1778 de Carlos III). Conocida es la oposición del Ayuntamiento de Reus a la reconstrucción y modernización del puerto de Tarragona, que en 1777 conspiró por carta² para que las demás Villas del Corregimiento³ tomaran parte y se unieran a la resistencia de Reus al proyecto de reconstrucción del puerto que el Ayuntamiento de Tarragona había trasladado en forma de petición al rey Carlos III en 1776, y que gravaba con fuertes impuestos al comercio de la zona.⁴

Más allá de las habituales tensiones entre las dos ciudades por ser protagonistas y proteger sus correspondientes hegemonías comerciales y geográficas, este proyecto impulsado por Reus –como en los grabados militares de época– nos aporta información y conocimiento sobre las formas que condicionan y conforman este territorio entre ambas ciudades y el mar. El único documento gráfico que se conserva sobre esta infraestructura no construida tiene como título “PLAN GEOGRÁFICO del triángulo que forman Tarragona, y Reus, con el Puerto de Salou, para la construcción del nuevo Canal de Reus”. Y precisamente el valor documental e histórico se sitúa más allá del propio trazado del canal. Esta forma de **acotar y describir** un ámbito territorial para introducir el proyecto

de una infraestructura estratégica, recoge, en sí misma, una intención y un esfuerzo para describir el territorio con el objetivo de justificar la necesidad de construirlo. Además, el documento aporta un punto de vista particular sobre su ámbito geográfico, ya que está orientado según la horizontalidad del proyecto del nuevo canal (de norte a sur) y no por la línea de costa (de oeste a este) que venía siendo la orientación habitual para la cartografía del momento (orientación norte).

En este proyecto, el nuevo trazado aporta otra perspectiva entre ambas ciudades y el puerto de Salou,⁵ ya que, intencionadamente representa a este último con mayor número de buques que el de Tarragona y al abrigo de un desproporcionado accidente geográfico, el Cabo de Salou. El uso de la palabra “triángulo” es un reconocimiento geométrico al territorio de influencia entre ambas ciudades, pese a que en el preciso momento del proyecto del canal solo uno de sus lados se correspondía con una traza de infraestructura, precisamente la del nuevo canal. Sorprende la coincidencia geográfica entre el “lado o límite” que une Reus y Tarragona en este triángulo con lo que será el futuro trazado de la Vía Amalia de 1830 (actual T-11).

La descripción del territorio que muestra este documento histórico es muy precisa, identificando los ríos que desembocan en el mar y las rieras que se pierden al llegar a las marismas que tanto condicionaron los primeros asentamientos y cultivos (obsérvese cómo por debajo del camino de Vila-seca a Tarragona no se representan campos de cultivo). También identifica las colinas de Bonavista y Coll Blanc, que son las dos prominencias topográficas en este territorio. Los caminos que se han representado son los que conducen a Tarragona y también los que comunican Reus con el mar, pasando por Vila-seca, presentando así una lectura interesada sobre la importancia de las comunicaciones entre el interior y la costa, en contraposición a los caminos que conducen a Tarragona.

1. “[...] para poder lograr el comercio las ventajas que presenta la habilitación del Puerto de Tarragona para América y Países extranjeros.” Extracto de la R. O. de 24 de marzo de 1801. Archivo Histórico Comarcal de Reus.

2. Documento III del apéndice documental del libro *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. SÁNCHEZ REAL, J. Ediciones del Puerto de Tarragona, 1995.

3. “El Decreto de Nueva Planta abolió las veguerías, antigua división administrativa de Cataluña e implantó los Corregimientos en número de doce –Barcelona, Mataró, Tarragona, Lérida, Cervera, Vilafranca, Manresa, Vich, Puigcerdá, Gerona, Tortosa y Talarn–. Para delimitarlos se aprovecharon los límites de las antiguas veguerías. Las de Tarragona y Montblach determinaron el corregimiento de Tarragona.” *El Corregimiento de Tarragona en*

el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económico y político-social. J. M.ª RECASENS, 1963. Real Sociedad Arqueológica Tarraconense.

4. “[...] con el fin de eximirnos de los impuestos pretendidos por la ciudad de Tarragona para la construcción de su puerto [...] no se ha considerado medio más eficaz que el presentar el proyecto de un canal desde esta villa al puerto de Salou, sin gravar al pueblo con impuestos.” Extracto de una carta dirigida al Rey que se conserva en el Archivo Histórico Comarcal de Reus.

5. “Las marismas de la costa tarraconense debieron limitar los establecimientos en el litoral y obligaron a un éxodo hacia el interior del Campo. Pero en el siglo XVIII, la desaparición de la piratería berberisca y la apertura del comercio con América, gracias a la Pragmática de 1778, de Carlos III, alterarían de una manera ostensible las condiciones objetivas de este panorama urbanístico. El puerto de Salou se habilitó para el tráfico indiano, y Reus pasó a ser...”

La Vía Amalia. El resultado de un desencuentro

A principios del siglo XIX la necesidad de mejorar las conexiones entre Reus y Tarragona obedece principalmente a razones de índole comercial, pero también por oportunidad y condición geográfica. Las carencias en comunicaciones y servicios que se acumulan sobre este territorio son, entre otras razones, causa de enfrentamiento político por razón del desarrollo social y estratégico, comercial, económico y cultural de ambas ciudades. En aquel momento, el Camp de Tarragona está atravesado por *caminos reales* que cubren las comunicaciones entre mercados y poblaciones con las provincias limítrofes. Sin embargo, los tramos de estas rutas pasantes que transcurren a través del Camp sirven también a las necesidades de relación, comunicación y comercio entre las poblaciones más próximas. El auge del comercio en Reus y sus exportaciones hacen que la mejora de las comunicaciones sea una necesidad imperiosa, así como la protección sobre la fiscalidad de sus mercancías. Todo ello se traduce, a su vez, en capacidad de influir en la toma de decisiones, condición fundamental en este caso. Entre Tarragona y Reus se han sucedido algunos episodios en esta línea y en diferentes momentos históricos, que han dado lugar al diseño y la construcción de nuevas infraestructuras sobre el territorio. Entre ellos cabe destacar el protagonizado por la construcción de la carretera María Amalia⁶ (en honor a María Josefa Amalia de Sajonia, 1803-1829, tercera reina consorte de Fernando VII), que conecta Tarragona y Reus, **¿o deberíamos decir Reus y el puerto de Tarragona?**

Esta infraestructura tan estratégica y formal es producto de una necesidad y de un pacto político, pero no de un pacto territorial. Podríamos decir que la idea de esta carretera no surge del territorio, pero tampoco de la imposición. De la lectura de los documentos

históricos sobre el origen de esta infraestructura se constata que la carretera entre Reus y Tarragona surge como alternativa y solución de entendimiento propuesta por el monarca en su R. O. de 24 de marzo de 1801, ante la falta de acuerdo entre Reus y Tarragona, sobre el conflicto relacionado con el gravamen fiscal por las obras de ampliación del Puerto de Tarragona. A principios del siglo XIX, las tensiones entre los intereses comerciales de Reus y la voluntad de Tarragona de potenciar su puerto abren la puerta a la discusión sobre la mejor ubicación y el trazado más adecuado de las primeras grandes vías de comunicación entre ambas ciudades. Precisamente, las carencias del obsoleto puerto de Tarragona y la rivalidad política orientan los primeros proyectos en el ámbito central del Camp. Reus aprovecha la debilidad del puerto de Tarragona para proponer una alternativa, la del canal, siguiendo la tendencia europea de grandes obras de ingeniería civil, y que la beneficia por distancia y oportunidad, a la vez que busca evitar el gravamen económico de la construcción del puerto de Tarragona sobre su ciudad. El proyecto del puerto de Salou es la apuesta de Reus, y para ello propone la construcción de un canal que en línea recta alcance en el menor tiempo posible este enclave. Podríamos calificar este proyecto como la exaltación de una voluntad de acercar aquello que más necesita la ciudad, la salida al mar de sus mercancías y que fue descartado por la dificultad topográfica y por falta de recursos económicos. Reus se oponía a desplazar sus mercancías por carretera a Tarragona a causa del mayor tiempo que invertía debido a ese desplazamiento, relacionando incluso el número de trayectos necesarios, tanto en invierno como en verano, como prueba del poco rendimiento de esta comunicación. Reus nunca ha cejado en el empeño de prolongarse hacia el mar.

...el núcleo de población más importante del Campo de Tarragona por la insalubridad de los contornos de Salou, plagados de estanques, verdaderos focos de paludismo. La ciudad de Tarragona se ufano entonces en rehabilitar su puerto y hacer crecer la industria." Extracto de la introducción de Juan Mercader al libro *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII*, de José M.^a Recasens, 1963. Ediciones de la Real Sociedad Arqueológica Tarraconense.

6. Real Orden de 24 de marzo de 1801. Fuente: Acta de 29 de abril de 1801. "Libro de actas municipales", años 1801 a 1803. Archivo Histórico Comarcal del Baix Camp.

> Real Orden de 24 de marzo de 1801. Fuente: Acta de 29 de abril de 1801. "Libro de actas municipales", años 1801 a 1803. Archivo Histórico Comarcal del Baix Camp.

El Señor D.^o Pedro Ceballos primer Secretario de Estado me
 previene de orden del Rey lo que sigue.
 El Rey ha sabido las diferencias que de todos tiempos ha havido
 entre la Villa de Reus y la Ciudad de Tarragona sobre la cons-
 trucción del Puerto de esta; SM no duda que la animosidad y
 rivalidad entre los dos Pueblos sera mas (que una legitima)
 dificultad) el motivo que moverá la oposicion. El Rey quiere q.
 se ponga fin á estas diferencias; y que conozca Reus las ven-
 tajas de tener un Puerto inmediato, seguro, y defendido en
 que puedan embarcar y desembarcar los frutos naturales de su
 Pais, para America y Reynos Extranjeros. Como el animo de SM
 ha sido siempre que toda la Provincia participe de las ventajas
 que presenta esta util empresa, no ha podido menos de mirar
 con disgusto que los Vecinos de Reus se opongan á ello. SM confia
 en que el zelo de VS. y en su espíritu conciliante sera capaz
 de reducir á unos y á otros á la razon, Valiendose para esto de
 los medios mas suaves, y haciendoles ver lo errado de sus opinio-
 nes. Como la falta de Camino y Carretera puede servir de pre-
 texto, quiere SM que el Comisionado el Brigad.^o D.^o Juan Smith
 se ocupe desde luego á la construcción de uno por el qual pue-
 dan transportarse con comodidad los frutos del Pais al nuevo
 Puerto, el qual devera hacerse á costa de los fondos de la Obra,
 y asi se lo comunico con esta misma fecha á dho Comisionado pre-
 viniendole que examine el local, y si creyese que la construcción
 de un Canal puede ser mas ventajoso, pase á emprender la
 obra de el. Como no es facil desde aqui formar un juicio de
 lo que deve preferirse; SM. deja á los conocimientos de Smith

1801_AHCBC_01

^ "El Señor D.^o Pedro Ceballos primer Secretario de Estado me previene de Orden del Rey lo que sigue. El Rey ha sabido las diferencias que de todos tiempos ha havido entre la Villa de Reus y la Ciudad de Tarragona sobre la construcción del Puerto de esta; SM no duda que la animosidad y rivalidad entre los dos Pueblos sera mas (que una legitima dificultad) el motivo que moverá la oposicion. El Rey quiere que se ponga fin á estas diferencias, y que conozca Reus las ventajas de tener un Puerto inmediato, seguro y defendido en que puedan embarcar y desembarcar los frutos naturales de su Pais, para America y Reynos Extranjeros. Como el animo de SM ha sido siempre que toda la Provincia participe de las ventajas que presenta esta util empresa, no ha podido menos

de mirar con disgusto que los Vecinos de Reus se opongan á ello. SM confia en que el zelo de VS. y en su espíritu conciliante sera capaz de reducir á unos y á otros á la razon, valiendose para esto de los medios mas suaves, y haciendoles ver lo errado de sus opiniones. Como la falta de Camino y Carretera puede servir de pretexto, quiere SM que el Comisionado el Brigad.^o D.^o Juan Smith se ocupe desde luego á la construcción de uno por el qual puedan transportarse con comodidad los frutos del Pais al nuevo Puerto, el qual devera hacerse á costa de los fondos de la obra, y asi se lo comunico con esta misma fecha á otro Comisionado previniendole que examine el local, y si creyese que la construcción de un Canal puede ser mas ventajoso, pase á emprender la obra

„ la eleccion de estos dos medios, como al zelo de VS. que se hallan en
 „ las dificultades: esperando que uno y otro continuaran en dar las
 „ pruebas de actividad é inteligencia q.^l siempre han manifestado
 Cuya R.^l orden comunico á ese Ayuntamiento á fin de que gu
 do de los Sentimientos de lealtad. hacia nuestro Soberano, y de
 los beneficios que han de resultar á esa Villa, y lugares vecinos
 del campo de construirse vna Carretera, ó Canal, en los termin
 nos que SM desea á fin de poderse transportar los frutos
 con equidad y Comodidad, para poder lograr el Comercio las
 Ventajas que presenta la havilitacion del Puerto de Tarragona
 para America y Países extrangeros, y bien persuadido Yo que
 no es la voluntad de SM. el privar á esos Naturales del Puerto
 de Salou, se sirva ese cuerpo inclinar el animo de todos los Natu
 rales á que desechen toda ribalidad y animosidad que pudie
 ran regir sus acciones, desistiendo de sus pretenciones, y que
 abracen gustosos esta R.^l Resolucion tan benefica y bentajosa
 que manda el Rey; Ofreciendo Yo dar vna prueba mas á la
 Villa de Reus, de que mis deseos solo se dirijen al bien Gen
 Dios que á Vm m. á. Tarragona 24 de Marzo
 de 1801.

Mariano Ibañez

Al Ayuntam^{to} de la Villa de Reus.

Comunicación de la Real Orden de 24 de marzo de 1801 al Ayuntamiento de Reus. Fuente: AHCBC

1801_AHCBC_02

de el. Como no es facil desde aqui formar un juicio de lo que deva preferirse; SM. deja á los Conocimientos de Smith la eleccion de estos dos medios, como al zelo de VS. que se hallan en las dificultades: esperando que uno y otro continuaran en dar las pruebas de actividad é inteligencia que siempre han manifestado.

Cuya R.^l Orden comunico á ese Ayuntamiento á fin de que guardo de los sentimientos de lealtad hacia nuestro Soberano, y de los beneficios que han de resultar a esa Villa, y lugares vecinos del campo de construirse una Carretera, ó Canal, en los terminos que SM desea á fin de poderse transportar los frutos con equidad y comodidad, para poder lograr el comercio las

ventajas que presenta la havilitacion del Puerto de Tarragona para America y Países extrangeros, y bien persuadido yo que no es la voluntad de SM el privar á esos Naturales del Puerto de Salou, se sirva ese cuerpo inclinar el animo de todos los Nautrales á que desechen toda ribalidad y animosidad que pudieran regir sus acciones, desistiendo de sus pretenciones, y que abracen gustosos esta R.^l Resolucion tan benefica y bentajosa que manda el Rey; ofreciendo yo dar una prueba mas á la Villa de Reus, de que mis deseos solo se dirijen al bien general.

Dios que á Vm m. á. Tarragona 24 de Marzo de 1801. Mariano Ibañez. Al Ayuntamien^{to} de la Villa de Reus."

¿Cuidó el puerto sus comunicaciones?

Un interés, una carretera. La carretera Amalia, obedece en exclusiva al interés de servir de acceso directo al puerto de Tarragona, y como tal, debiéramos considerarla como una extensión del mismo, al menos en su concepción. Por lo tanto, en la planificación de esta infraestructura no caben otros objetivos y de ahí que su trazado sea tan contundente. Pero, **¿por qué no apunta directamente al puerto y se queda a las puertas de la ciudad, sin alcanzar siquiera un puente que la sirva ni solución de continuidad?** Enlazando con la próxima reflexión de cómo el ferrocarril supo comprender mejor las futuras dinámicas de la conurbación Tarragona, Vila-seca y Reus, y por qué acertó al decidir su mejor trazado (el curvo), es oportuno reflexionar sobre el porqué del trazado recto de la carretera entre Reus y Tarragona. El diseño y construcción de esta carretera tiene su origen –como ya sabemos– en una disputa y en una contraprestación, por lo que se ladea cualquier otra reflexión sobre el papel articulador de esta infraestructura. Sabemos que los recursos económicos para acometer esta inversión tienen su origen en la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, y que su misión era atraer a su puerto las mercancías que producía el tejido industrial y comercial de la ciudad de Reus, que buscó otras salidas a sus exportaciones. El trazado de esta nueva vía de comunicación discurre de forma recta como vía moderna que pretende ser, y deja pendiente su continuidad a la construcción de nuevos puentes sobre el río que otrora la Junta de Obras del Puerto financiaba y mantenía.

Sabemos el beneficio que supuso para Reus esta nueva vía, pero **¿cuál fue el beneficio para la ciudad de Tarragona?**,⁷ aparte del que resulta evidente para su puerto. Me refiero al beneficio como vía de articulación urbana y como arteria de expansión de su periferia.

Un puerto, varias carreteras. El alcance sobre el territorio por la mejora del puerto de Tarragona se extiende más allá de su ámbito estrictamente portuario. La ampliación de sus diques y muelles, y por consiguiente de su capacidad en maniobra, requiere una mejora también de sus accesos, es decir, de sus carreteras de llegada, que se convierten en la mejor extensión “formal” de sus diques y muelles. Desde 1776, año en el que se impulsa su reforma y ampliación, la construcción de nuevas carreteras es acorde a la ampliación y mejora del puerto. En el siglo XIX, la Junta Protectora de Obras del Puerto no solo financió la construcción de la Vía Amalia, sino que también sufragó las carreteras en dirección a Valls y Montblanch y la mejora de las más próximas, e incluso de algún puente sobre el Francolí. La Junta, organismo recaudador por excelencia, pasó de beneficiarse de los tributos para la construcción del puerto a ser el **mecenas e impulsor de las primeras infraestructuras del Camp**, al entender que un mayor tráfico portuario generaría mayores réditos que las conflictivas imposiciones a las poblaciones del “Corregimiento”.

¿Supo ver el puerto su importancia estratégica y cuidaba sus comunicaciones?, ¿mejoraba también Tarragona las suyas con relación a Reus y al resto de poblaciones cercanas? La documentación sobre la construcción y mantenimiento de la Vía Amalia y otras carreteras a cargo de la Junta Protectora de las Obras del Puerto que guarda el archivo histórico del Puerto de Tarragona, nos indica que no fue así, que tanto el puerto como Tarragona ciudad cuidaron poco sus conexiones. Sin embargo, este descuido fue compensado por el interés de su periferia en acercarse a la ciudad. La desidia de la ciudad –y del puerto– por sus comunicaciones es elevada al gobierno central de Madrid por

7. Es evidente que el trazado de esta carretera no produjo efecto alguno en la configuración urbana de una ciudad alta barrada por fortificaciones, de espaldas al Francolí y con accesos puntuales siguiendo el trazado de la vieja Vía Augusta. En cambio, esta nueva vía, de trazado recto hasta el río pero que después doblaba por el cauce hasta casi su desembocadura, sí que agitó el tráfico en el barrio de La Marina, al que llegaban las mercancías de camino a los tinglados del puerto para su estibado.

algunos de sus usuarios habituales con el ánimo de conseguir el favor Real, que finalmente consiguieron mediante Real Orden de 29 de mayo de 1840, en la que se insta a “que se active la realización y reparación de las obras de la carretera Amalia que según partes recibidos en el Ministerio de mi cargo se halla en el día intransitable y en el mayor abandono”.⁸

La correspondencia oficial que generó esta Real Orden entre Diputación, Ayuntamiento y Junta Protectora de las Obras del Puerto pone de manifiesto la escasa preocupación y dilación por mantener en buen estado las comunicaciones básicas entre Reus y Tarragona y su puerto, lo que justifica la desconfianza de Reus en las autoridades de Tarragona en lo relativo al impulso y la mejora de las comunicaciones entre ambas ciudades.⁹

Pese a la mala gestión que la Junta Protectora de Obras del Puerto hacía de sus accesos, es consciente de la importancia de tejer una red de comunicaciones con el territorio para garantizar la viabilidad del puerto; así pues, insta al Gobierno del Reino a confiarle el diseño, la construcción y el mantenimiento de las principales carreteras de la provincia. La Real Orden de 29 de agosto de 1841¹⁰ dispone la construcción de dos importantes vías de comunicación para las ciudades de Reus y Tarragona: la carretera a Lérida y la carretera a Mora de Ebro. A cambio de “auxiliar con sus fondos” (sic) la construcción de las mismas, ya que el tráfico portuario y los arbitrios de estas Juntas de Obras las hacían potentes económicamente, el puerto controlará la mayoría de carreteras de la provincia. La novedad de esta Real Orden es la asignación al puerto de Salou de la construcción de la carretera a Mora de Ebro desde Reus, ya que hasta aquel momento el puerto

de Salou no recibía un reconocimiento de este tipo en cuanto a su capacidad de articulación territorial.

Poco a poco, la Junta de Obras del Puerto toma conciencia de la importancia de construir nuevas vías de comunicación y de conservar las existentes. Tanto es así, que en una carta¹¹ dirigida al Ayuntamiento de Tarragona el 28 de abril de 1842, solicita la mejora del puente sobre el Francolí –punto intermedio de comunicación de ambas carreteras y cuyo tránsito se hace indispensable, al menos siempre que ocurre alguna avenida–, que amenaza ruina. Del estudio de la correspondencia asociada a esta petición se extrae que el propietario del puente sobre el Francolí es el Ayuntamiento y que ello suponía un perjuicio en la eficacia de las comunicaciones hacia el puerto. El mayor celo en la conservación de las carreteras lleva a la Junta Protectora de Obras a solicitar la prohibición de la circulación de aquellos carruajes que por su tipología de ruedas deterioren el estado del firme de las carreteras.

En escasos cuarenta años (1801-1842), la visión estratégica del territorio del Camp sobre sus infraestructuras de comunicación –carreteras– supuso un vuelco con relación al desinterés que mostró a principios del siglo XIX. El diseño y la financiación de esta empresa pasó a ser una prioridad de las autoridades provinciales, hasta el punto de gravar con impuestos los alimentos más consumidos en aquel momento (carne de porcino)¹² y establecer acuerdos sobre el mantenimiento y conservación de las carreteras y puentes para que la Junta de Obras del Puerto se hiciera cargo de los costes necesarios de dichas obras, pese a ser los puentes de propiedad municipal.

8. Real Orden de 29 de mayo de 1840, siendo regente del Reino de España María Cristina de Borbón, Dos Sicilias, en la que, a través del Secretario de Estado y del Despacho de la Gobernación de la Península, se insta a la Diputación Provincial que cuide de la carretera Amalia.

9. Casi un año después de la promulgación de la Real Orden de 29 de mayo de 1840, el 8 de mayo de 1841, bajo el periodo de regencia de Baldomero Espartero, la Junta de Obras del Puerto solicita autorización al Ayuntamiento de Tarragona para poder extraer la piedra necesaria para la reparación de la carretera Amalia, autorización que recibe el 21 de mayo de 1841.

10. Real Orden de 29 de agosto de 1841 aprobando las proposiciones hechas por las Juntas de los puertos de Tarragona y Salou para la construcción de las carreteras de Lérida y Mora de Ebro. Documento 16 (23). Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Tarragona.

11. “[...] proporcionar a los pueblos cómodas y específicas comunicaciones en procurarles por medios seguros su verdadera prosperidad. Este inmenso principio acreditado por la experiencia, y gravado en el ánimo de esta Junta la impela a mantener en el mejor estado posible el tramo de carretera que desde la población del puerto va a unirse a la amalia.” Extracto de una carta de la Junta de Obras dirigida al Ayuntamiento de Tarragona el 28 de abril de 1842. Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Tarragona.

12. Real Orden de 4 de junio de 1842. Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona, núm. 56 de 4 de julio de 1842.

El vértice imposible

Las primeras infraestructuras de comunicación hacia Tarragona –desde el poniente– han tenido una necesidad muy característica al llegar al cauce del Francolí: la coincidencia. Tanto el encuentro de las trazas del ferrocarril como el de las carreteras se aproximan de manera natural y en forma de vértice sobre el cauce del río, por razón lógica de economía de recursos, y en dos puntos bien diferenciados.

En el caso del ferrocarril, la intención es aproximarse al puerto introduciéndose por un estrecho corredor abierto a través de las fortificaciones de la población de La Marina y con dirección a los tinglados. Es un vértice claro y agudo, muy condicionado por la tecnología de los ferrocarriles, que no permite errores ni improvisaciones en su diseño y que se convierte en un único corredor ferroviario a la altura del Serrallo, ocupando los estrechos márgenes entre el límite portuario y las edificaciones a lo largo de la calle del Mar. Sobre este punto, además, se termina una concesión ferroviaria (la de Reus) y empiezan otras dos, la de dirección hacia Barcelona y la de dirección hacia Valencia. En este caso podríamos incluso denominarlo como “**vértice innecesario**”, ya que de haber sido una única empresa concesionaria no se hubieran construido dos puentes de ferrocarril, pues las vías se habrían unido mucho antes del río, a la altura de Vila-seca, por ejemplo.¹³

A seiscientos metros de distancia río arriba, la siguiente coincidencia corresponde a las vías de comunicación viaria procedentes del suroeste (carretera de Castellón y Vía Amalia), pero **esta coincidencia no es completa** ni en ella se dibuja un vértice exacto. De igual modo que el ferrocarril elige por dónde atravesar el río apuntando directamente y en línea recta hacia su destino (el puerto), en el caso de las carreteras el factor de atracción es el puente. Un puente sobre el Francolí del que se tienen noticias escritas en época medieval (1437)¹⁴ y que se representa y ubica gráficamente en los grabados franceses de principios del XIX. Recientes estudios sobre la planimetría arqueológica de Tarraco han planteado hipótesis certeras sobre la existencia y ubicación de un puente en época romana¹⁵ coincidiendo con igual disposición que en los grabados.

Sobre el rectilíneo trazado de la carretera de Castellón, del que también se tienen primeras noticias gráficas por los grabados franceses de principios del XIX y construido probablemente a finales del s. XVIII bajo la influencia del primer programa de construcción de nueva infraestructura (el Proyecto Económico de Ward)¹⁶ por la importancia de enlazar las ciudades importantes “para que los caminos tengan tráfico”, cabe decir que **evita coincidir con este viejo puente** –posiblemente ya casi en desuso por lo marcado de los caminos dentro del curso fluvial– buscando Tarragona en línea recta y tangente a sus murallas y fortificaciones, llegando a la puerta de acceso a la Rambla de San Carlos, hoy *Rambla Vella* (renombrada en honor a la visita de Carlos IV en 1802).

La precariedad funcional y estructural posiblemente lo descartó como el puente al cual dirigirse, siendo esta la hipótesis más verosímil sobre la no coincidencia entre trazados. Sobre esta nueva carretera no se proyecta un nuevo puente sobre el río hasta 1878¹⁷ y tampoco es coincidente con la traza rectilínea de la carretera, aunque sea por escasos metros.

El otro protagonista en este vértice es la Vía Amalia (1827) que tiene su inicio –o llegada según se mire– muy próximo al histórico y único puente sobre el Francolí que dibujan los grabados del XIX y que –según las crónicas–¹⁸ estuvo en uso hasta 1870. En el archivo del arquitecto Ramón Salas se ha localizado un documento gráfico identificado como “Plano de las afueras de Tarragona” (sin datar) en el que se define con suma exactitud la realidad viaria y geométrica de este enlace en torno a 1869.¹⁹

Este aparente vértice de comunicaciones no resuelto e imposible, amputado prematuramente por la desaparición del viejo puente y reconfigurado por la construcción del nuevo ordenó los accesos a la ciudad hasta que en 1960 se planifica y construye la avenida Roma y su nuevo puente. Configurando así otro nuevo vértice –invertido– y más eficaz, formado por la nueva avenida y la calle Ramón y Cajal, prolongación imperfecta de la N-340 hacia la ciudad.

13. Más adelante estudiaremos cómo el Plan Comarcal de 1970 y las directrices de la Ponencia de la Comissió de 21 municipis en 1980 proponen la supresión del tramo de la vía de Valencia entre Vila-seca y el Francolí.

14. “Item un establiment... de un ort... situat en la orta de Tarragona deça Francolí, afronta... de tramuntana ab lo camí del pont de Francolí y de altra part ab lo camí de Tortosa... feta a 17 de agost 1437, no es clos” Índex Vell 1675:766, núm. 50 foli 355. Tarragona: Onomàstica tarragonina. Volumen 2, pág. 80.

15. PALET MARTÍNEZ, J. M.³ ORENGO ROMEU, H. A., RIERA MORA, S. “Planimetría General de las Centuriaciones del Camp de Tarragona (tramas I, II y III) y superposición de la trama III en la planimetría de Tarraco. Centuriación del territorio y modelación del paisaje en los llanos litorales de Barcino (Barcelona) y Tarraco (Tarragona)”: Una investigación interdisciplinar a través de la

integración de datos Arqueomorfológicos y Paleoambientales. AGRI CENTUARITI. An International Journal of Landscape Archeology. Fabrizio serra Editore, 2010.

16. El “Proyecto Económico” de Bernardo Ward se publica en 1762 pero fue encargado bajo el reinado de Fernando VI. Este compendio de providencias establece por primera vez la necesidad de construir una red básica de carreteras orientadas a promover los intereses de un Estado Moderno.

17. Proyecto aprobado de un puente sobre el río Francolí en la carretera de Castellón a Tarragona (Proyecto adicional). Fuente: Archivo histórico de la Unidad de Carreteras del Estado en Tarragona.

18. Libro II_ACL_23/01/1953_99, pág. 62.

19. Libro III_AARS_Tarragona, pág. 105.

Rieras y caminos. La otra geometría

En entrevías –y por extensión en el Camp– existe otra geometría contrapuesta a la de las infraestructuras, y que nos estimula a imaginarla con otro rumbo, el que nos lleva del interior hacia al mar. Siempre fue la más predominante en la cartografía histórica, que supo representar la hidrografía de acuerdo a su interés.

Gran parte de estos cauces son estacionales y ocasionales. Ramblas y torrentes que desaguan en dirección a la franja más litoral, en la que el humedal predominaba en el paisaje, caracterizado por un nivel freático muy superficial y regulador de los excesos en los acuíferos de la zona. Explicación que justifica por qué en la cartografía de época se pierden algunas de las rieras antes de su llegada al mar, como la riera de la Boella. A partir de allí, y con la plantación de cultivos más intensivos, una red de acequias y desagües dispersaba el agua para riego hacia las diferentes partidas. Un sistema que regulaba también la salinidad de las aguas al permitir su drenaje natural. Todavía es posible apreciar, tanto en cartografía como en la realidad, parte de la red de acequias superficial y subterráneas (minas).

El camino de Vila-seca a la ermita de La Pineda –devoto enclave religioso del municipio– que se prolongaba pocos metros más hasta su intersección con el Camino Real a Valencia, tenía una doble condición: como enlace histórico entre Vila-seca y la Vía Augusta, y como acceso natural a los terrenos de cultivo recuperados de los humedales. Tras la construcción del nuevo trazado de carretera entre Vila-seca y Tarragona (a partir de 1811 los grabados franceses ya representan esta nueva traza), este camino queda únicamente como acceso directo de esta población

a lo que eran sus campos de cultivo más próximos al mar. La red secundaria de caminos de acceso a los *masos* y fincas se desparrama principalmente desde este camino. Cabe señalar que la accesibilidad a los terrenos de Les Pinedes, entre el Riuclar y el Prat d’Albinyana se produce –casi en exclusiva– a partir de Vila-seca y no desde Tarragona. Siendo este camino, hoy modernizado y denominado Raval de Mar, la principal arteria de acceso a las partidas del municipio más próximas al mar y a los *masos* de referencia; Mas de Potau, Mas de l’Albanés y Mas de La Pineda. En los terrenos de este último se construye el complejo de la Universidad Laboral (1952).

Desde La Canonja y Maristany los caminos más sobresalientes en la cartografía de época llevan a Tarragona, Vila-seca y Reus, pero ninguno directamente al mar. El camino al apeadero del ferrocarril, en dirección a la costa tiene como misión el acceso a las partidas más al sur del término municipal, y supuso –en su intersección con el ferrocarril de la antigua línea de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España– la mejor ubicación para el apeadero de esta población en servicio hasta los años ochenta.²⁰

El trazado de los caminos de acceso a los diferentes sectores de lo que venimos denominando Les Pinedes responde también a un orden administrativo, o sea, de término municipal, cuya prioridad es la mejor accesibilidad a los diferentes parajes de este enclave, desde el respeto a las delimitaciones municipales, a la estructura de la propiedad y buscando la mejor accesibilidad desde los núcleos de población cabeza de municipio. De ahí que podamos explicar la facilidad de accesos y

20. La Canonja. Vista del desaparecido bajador de tren. Libro III_1985_LLC_06, pág. 206.

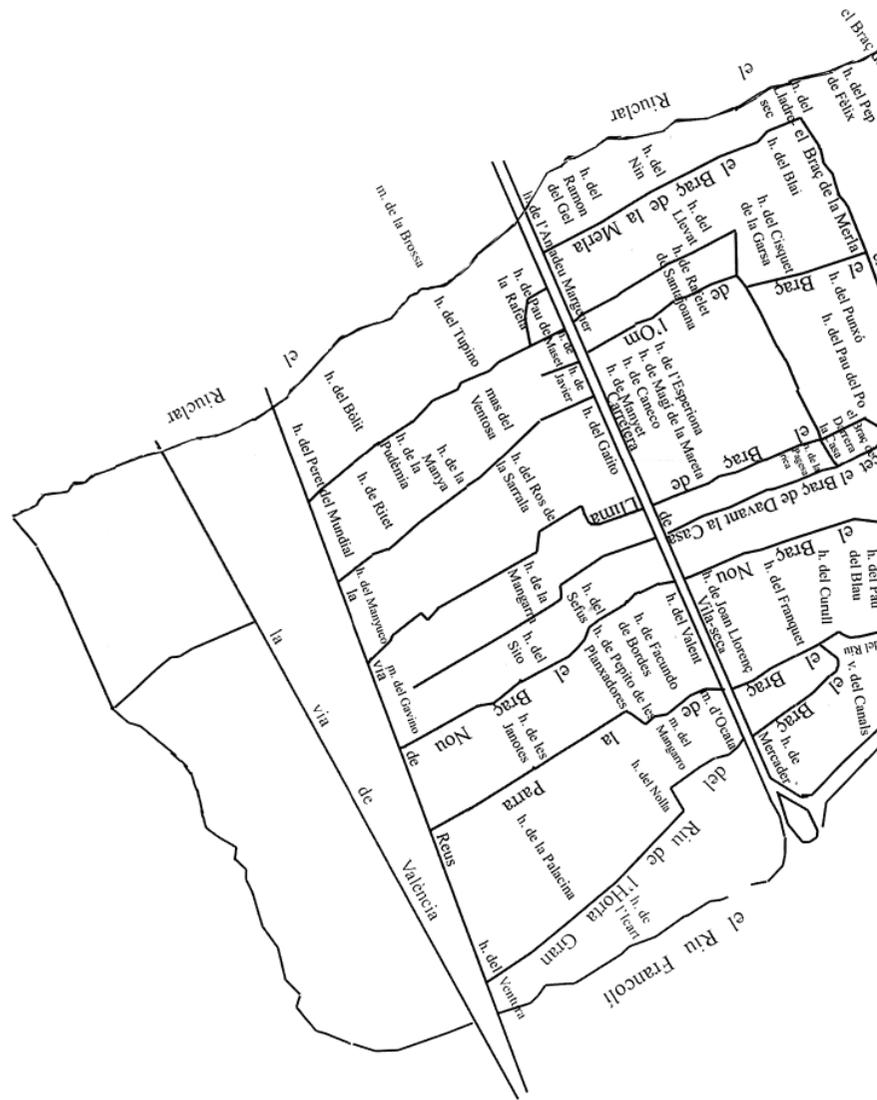
la rectitud de los trazados desde Vila-seca a la mayor parte de la franja costera, y sin embargo no desde La Canonja ni desde Torreforta, pese a ser también núcleos muy próximos a estos humedales. Este hecho ha supuesto que la movilidad en la parte central de entrevías se produzca más de oeste a este que no de norte a sur, ya que los caminos con origen en La Canonja hacia el mar se perdían antes de llegar al límite municipal de Vila-seca, unos centenares de metros antes de la línea de costa. Esta característica geométrica ha influido en las nuevas parcelaciones y edificaciones, que se han apoyado en las generatrices más evidentes del territorio entrevías, de este a oeste, **¿o debiéramos decir de oeste a este?**²¹

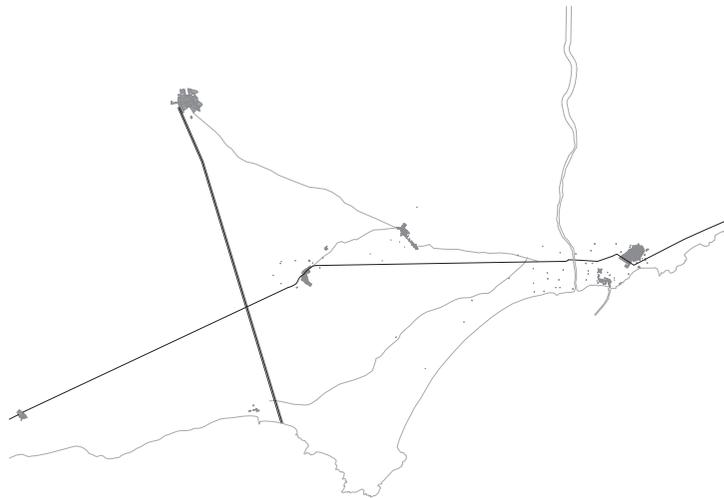
Pese a la importancia de esta condición geométrica de rieras y caminos, entre Vila-seca y Tarragona, tres nuevas trazas (carretera y dos líneas de ferrocarril) cambiaron no solo la relación de movilidad entre ambas poblaciones, sino también entre los polígonos agrarios que vieron alterados sus perímetros y sus intercomunicaciones. Los campos se vieron seccionados, los caminos particulares cortados y sin solución alternativa, las acequias y regueros menores interrumpidos o suprimidos, y los de mayor entidad desviados o nuevamente encauzados.

El orden parcelario se vio alterado, y por tres veces consecutivas, dejando sin solución de continuidad las franjas territoriales que la “intraestructuralidad” había generado. Muchos de los caminos a Les Pinedes, principalmente de título particular, habían perdido su función, y este terreno entrevías perdió sus cualidades agrarias por razón de **dimensión** (restos de fincas resultantes de menor tamaño) y **accesibilidad** (efecto barrera de los nuevos trazados).

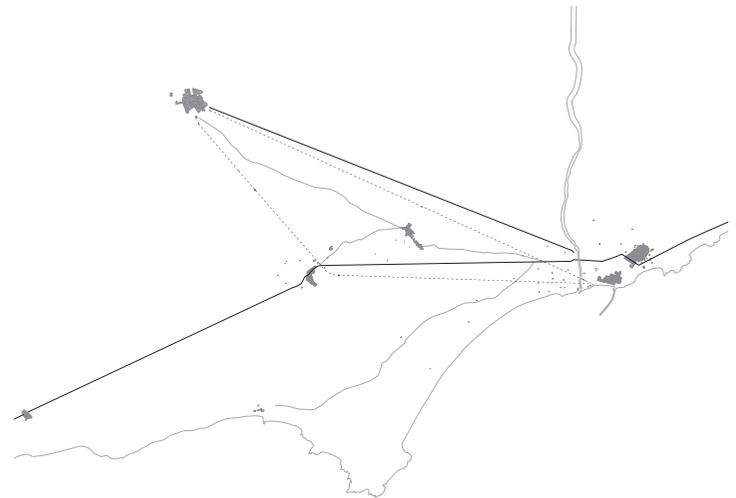
21. Este sutil pero importante matiz en la direccionalidad de las cosas en entrevías, y que sostiene esta investigación, adquiere mayor relevancia toda vez se pormenorizan los elementos que han contribuido a la formación de la imagen de este territorio, siendo la metamorfosis de los caminos históricos un elemento fundamental.

> Una red mucho más tupida de canales, acequias y minas es la responsable de una estructura formal que responde a una tecnología ancestral que durante siglos ha regado los fértiles campos de la Horta Gran entre el riu Clar y el Francolí. Sigue siendo una infraestructura actual y en uso, o sea imprescindible, que ha perdurado en el tiempo gracias a la condición inundable de los terrenos a los que sirve.

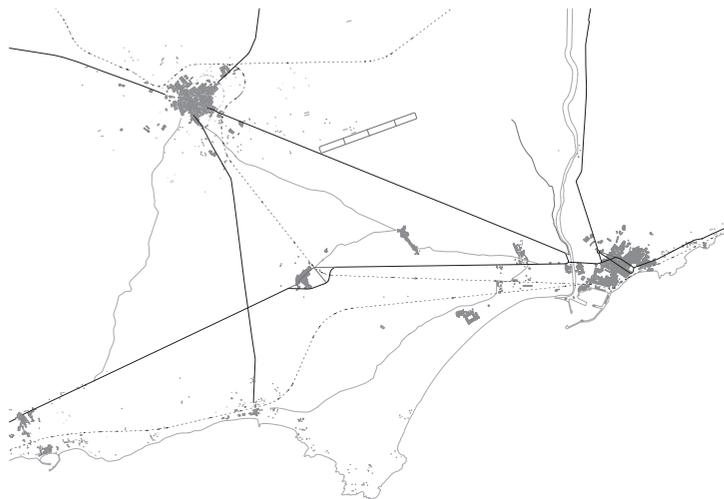




1807



1855



1956

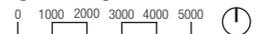


1960

▲ Esta comparación analítica de esquemas geométricos avanza los ocho momentos fundamentales en la construcción de la infraestructura de las conexiones en este territorio, sobre la cual –y en el transcurso de esta investigación– se va a profundizar en su estudio e interpretación. Distribuidos en cuatro capítulos ordenados cronológicamente se agrupan diferentes argumentos, a modo de hipótesis, que justifican la forma y la oportunidad de los trazados que han ido tejiendo una malla de comunicaciones como resultado de todo tipo de implicaciones. A pesar de la predisposición general de vincular los trazados de

infraestructuras a decisiones meramente políticas, no siempre es así. A menudo pueden ser decisiones lógicas o tecnológicas para cubrir una serie de necesidades en las que la economía de recursos prevalece a la disputa territorial.

Este podría ser el caso de los dos primeros momentos sobre los que la búsqueda de la proximidad y la condición tecnológica marcaron los trazados más lógicos. Más allá de la ambición ilustrada del Canal de Reus y las tensiones con el puerto de Tarragona, prevalece la necesidad del trazado más directo para poder estar con rapidez la riqueza comercial de





1963



1967



1980



1983

la ciudad, y así lo justifican los documentos de la época. O en el caso del primer ferrocarril en la zona, el que une Reus con el puerto de Tarragona, donde su trazado responde a unos intereses concesionarios llegados de la mano de la innovación tecnológica. En este caso no prevalece la menor distancia, se busca el mayor negocio.

A medida que se acumulan las infraestructuras sobrevienen otras condiciones que también participan, por adición, en la configuración del territorio. La singular proximidad entre los trazados que apuntan al puerto de Tarragona configura una condición entevías

que como veremos más adelante, ayuda a la proliferación de la industria. A su vez, la condición periférica también se extiende aprovechando los flujos, y Tarragona es un buen ejemplo de ello. En los sesenta, y afortunadamente solo sobre el papel, torpes episodios urbanísticos –basados en expectativas erróneas– dieron pie a trazados infraestructurales en forma de malla, imaginando una realidad aumentada artificialmente. Pese al fracaso de estos planes, algunas de sus iniciativas perviven en el esquema viario actual e incluso futuro.



*Esta imagen de óptica imposible prueba la histórica débil conexión entre ambos lados del Francolí.
Vista y detalle del Delta Francolí y de las fortificaciones y acueductos de la ciudad. Grabado francés del siglo XIX.*

LA CONDICIÓN PORTUARIA

El incómodo Francolí y la ambición del puerto

El delta del Francolí en los grabados franceses

La cartografía histórica representó al río Francolí como un curso fluvial que aparentaba más de lo que era. Una ilusión gráfica que tiene su explicación en la voluntad de representar el territorio a través de sus caminos, infraestructuras y accidentes geográficos, elementos que podrían perjudicar o facilitar la movilidad de las tropas y la comunicación estratégica; no olvidemos que el objeto de estos mapas históricos era principalmente militar. Es importante tener en cuenta el objetivo de la cartografía de la época, pues de él dependen tanto la interpretación como la representación. Es decir, según sea el destino de la cartografía, la imagen del territorio es diferente, pues aporta información sobre aquello que importaba en el territorio, por ser **valor, obstáculo o condicionante**.

Un grabado de 1811 –dibujado por el francés Siméonfort– que representa el sitio a la ciudad de Tarragona y sus alrededores, imagina e interpreta, desde lo alto de un promontorio inexistente, el territorio próximo a la ciudad desde poniente y no desde oriente como venía siendo habitual. No es casual esta perspectiva por razón del protagonismo del puerto y también del río, y por su área deltaica que acogía las baterías de defensa. Este llano, que destaca sobre una exagerada topografía al otro lado del río, muestra principalmente dos cosas a las que debemos atender: la huerta deltaica y los caminos que la cruzan en dirección a la ciudad. Sobre la imagen de la huerta predomina la representación de la vegetación, escasa y de baja altura, en línea de acequias y caminos y concentrada alrededor de pequeñas edificaciones, muy similar a la que hoy podemos reconocer. A medida que nos alejamos de la huerta, la vegetación toma mayor altura, con árboles más o menos agrupados, en línea o cuadrícula, y con copas y troncos que responden a la vegetación



Tarragona. Vista desde la torre de San Fructuoso. Anton Van Wyngaerden, 1563

de secano: almendros, olivos y algarrobos. Esta representación de la vegetación nos dice mucho sobre la riqueza hídrica y el carácter inundable de este terreno, en el que la vegetación se adapta a los periodos de sequía y abundancia de agua y que, por razón de las avenidas, no consigue consolidarse y crecer como en terrenos más elevados.

Pero para el objeto de esta investigación y por la importancia de las trazas, formas y características de las infraestructuras sobre el territorio, este grabado nos brinda una imagen sobre los caminos que atraviesan el terreno deltaico que vuelve a poner de manifiesto la **errática conectividad entre la ciudad y su periferia agrícola** –más allá del río– en aquel momento. Se trata de la no coincidencia entre las trazas de los caminos rurales y los caminos al otro lado del Francoí, ni siquiera existe coincidencia con el único puente que salva el cauce. Una temprana evidencia sobre la disyunción entre las trazas de la ciudad y su periferia más al oeste. **¿Hay que buscar la explicación racional de esta circunstancia en una voluntad manifiesta de divergir?**, o bien por una “fricción

tectónica” entre dos realidades bien diferenciadas con, formas y trazados propios.

Resulta interesante comparar este grabado de 1811 con el dibujo de Anton Van Wyngaerden de 1563. Doscientos cincuenta años antes, este autor prefiere una vista directa, desde el alto de L’Oliva, sobre la ciudad amurallada. Otro punto también en altura, pero este más real y algo más al este que en el grabado anterior. El autor dedica mucho detalle a la representación de la arquitectura de la ciudad, dibujando detenidamente ventanas y balcones, cubiertas y torres, y destacando también –de forma exagerada– aquello que le resulta más relevante: la Catedral, las torres de defensa de la muralla y los campanarios de las iglesias. Pero también pone cuidado en representar de forma fidedigna los campos de cultivo más próximos a la ciudad, la mayoría de ellos amurallados en todo su perímetro, de geometrías muy regulares que dejan entrever un entramado de caminos muy bien delimitado y coincidentes con los accesos a la ciudad por sus pasos en muralla. En este caso, **los caminos**



1563_LRT_01

sí llevan a Tarragona. El autor estaba representando la periferia agrícola más próxima, la que se encuentra entre río y ciudad. Puerto, río (delta) y el llano, en este dibujo, se representan lejanos, sin mayor detalle. Interesa una imagen de la ciudad y su territorio más próximo, pero a la vez explica la preeminencia de este enclave sobre otro territorio de llanura que tiene al mar como protagonista, y en concreto su bahía, entre el puerto y el cabo de Salou.

En 1563 importaba más explicar el auge de una ciudad, de su arquitectura y monumentalidad, de la riqueza de su huerta y de su privilegiada ubicación. Una visión acorde a una época de esplendor social y económico, el siglo de Oro en España (siglos XVI y XVII). No importa tanto la periferia, interesa más la influencia de la urbe sobre esta periferia. En cambio, en 1811, el objetivo, más militar, exige una explicación pormenorizada del territorio y de sus dificultades, de ahí la necesidad de ganar más altura en la representación. La ciudad se muestra desdibujada, casi en sombra, exagerando la muralla y la topografía accidentada, que

serán los verdaderos obstáculos para asaltarla. Interesa dibujar cómo llegar a la ciudad, sus caminos, sus puentes, sus accesos por mar: el puerto y la costa, sus baluartes y fortificaciones, y sus infraestructuras de suministro de agua. Acueductos, fortificaciones, caminos, puentes y el río son los protagonistas en el grabado del siglo XIX, y ello nos ayuda a construir la imagen del paisaje en este territorio durante el tránsito entre el periodo ilustrado y la transformación tecnológica de la primera revolución industrial, o sea, la llegada del ferrocarril cuarenta años después.

Otros grabados de época son coincidentes con estos criterios de representación, y todos, en conjunto, aportan mucha información sobre el papel del río y de su delta. Los grabados producidos con fines más militares, además de información, nos marcan el camino del conocimiento e interpretación de la relación entre periferia y ciudad. “La representación cartográfica de la época también tenía una finalidad administrativa, la inspección fiscal y el estudio del suelo” (E. de Ortueta, 2005).

^ Una pequeña reseña del abundante material histórico-cartográfico e imaginario de la ciudad de Tarragona y sus alrededores, con especial hincapié en la documentación que muestra una ciudad elevada y fortificada rodeada de un amplio territorio en planicie surcado por multitud de caminos, fragmentado por el río Francolí y bañado por las aguas del mar. Un territorio representado con todo detalle por los ilustradores de la época que ponen en valor su riqueza estratégica.

El dique del Oeste y el primer desvío

Queda claro que río, delta y puerto han sido los grandes protagonistas de los grabados históricos de principios del siglo XIX. En todos ellos, el río y el dique portuario marcan los límites de la primera ribera urbana de la ciudad, en la que en 1804 se proyecta la población de Marina que extiende la ciudad a las puertas del delta inundable del Francolí. La visita del rey Carlos IV y su familia en noviembre de 1802 fue un empuje para la ampliación de las infraestructuras básicas del puerto, la ampliación de su único dique de Levante y para la ciudad en general. El paso del monarca obligó a un esfuerzo económico y urbano. Económico, por las exigencias logísticas que una comitiva Real de tal magnitud, unas dos mil personas,¹ requería a la caja municipal, y urbano, por la necesidad de acometer una serie de obras y acondicionamientos en la ciudad con el objetivo de impresionar al Monarca y a su corte.

Las ciudades siempre guardan recuerdo de este tipo de acontecimientos, bien sea por los bajorrelieves que ornamentan los monumentos y edificios públicos, por la apertura de nuevas calles que son dedicadas a la efeméride o en impulsar proyectos estratégicos que requieren una buena ocasión. En Tarragona, la visita del rey Carlos IV fue un acontecimiento notable por la repercusión que tuvo en el puerto y en algunas zonas de la ciudad. Se acondicionaron los accesos a la ciudad desde la carretera de Barcelona hasta el Portal de Sant Antoni, se modernizaron calles, como la Rambla de San Carlos (hoy Rambla

Vella), se acometieron diversas obras urbanas: arreglo de calzadas, derribo de viejas edificaciones y, en general, limpieza y decoro de fachadas y calles. Pero de mayor importancia para la ciudad fue el inicio de la ampliación del dique portuario.

Según las crónicas, el monarca mostró gran interés por el puerto de Tarragona. Visitó en tres ocasiones sus instalaciones y presidió la ceremonia de colocación de la primera piedra de las obras para la ampliación del único dique portuario existente. El evento quedó ampliamente inmortalizado en varios grabados de época, entre ellos uno de Laborde en el que se aprecia el gran tamaño de las piedras colocadas y la notoriedad que este acontecimiento tomó en su momento (Libro III_1802_ICC_02, pág. 24).

También en 1829, el paso de otra comitiva real, en este caso la de los reyes de Nápoles y su hija M.^a Cristina de Borbón –pero de menor repercusión histórica– se hizo coincidir con otra ceremonia de ampliación del dique portuario.² La ciudad también se engalana y acomete alguna iniciativa urbana, como la mejora de algún empedrado y el condicionamiento de alguna de las puertas de la muralla.

Según Sánchez Real, tres fueron los acontecimientos que recogieron fases de ampliación del dique portuario, dos visitas reales (1802 y 1827) y una celebración pública con motivo de haberse concluido el segundo

1. “Para tener alguna idea de lo que podía hacer falta, se acudió a las ciudades por las que hubieran pasado ya los reyes, y así, se escribió a Cervera para saber qué obsequios se habían hecho y qué medidas habían tomado, y a Lérida, en donde habían estado los reyes los días 6 y 7 de septiembre. Cervera contestó que debía calcularse en unas dos mil personas que venían en el séquito, por lo que allí se habían preparado unos seiscientos alojamientos, teniendo en cuenta que iban cuarenta guardias de Corps y cuarenta Húsares del Príncipe de la Paz y Guardabosques. Hacían falta también casas con patios grandes, para las cocinas, peladores, vianderos, perreros y cazadores (unos cien), y mesas de Estado y del Pueblo.” Fragmento del capítulo Avituallamiento del libro *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. SÁNCHEZ REAL, J. Port de Tarragona, ed, 1995.

2. “Con la mayor curiosidad vieron botar al agua dos piedras dispuestas al efecto, una de 3.500 quintales y otra de 1.600; y se enteraron muy minuciosamente de esta operación, así como de la explosión de varios barrenos para hacer saltar otras piedras, y también de todo lo curioso que ofrece el expresado muelle; regresando a palacio a las cuatro menos cuarto, y notándose en todos los puntos una concurrencia extraordinaria que manifestó su júbilo, amor y respeto a los augustos viajeros”. Crónica de la visita incluida en el capítulo “Acuerdo incumplido” del libro *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. SÁNCHEZ REAL, J. Port de Tarragona, ed, 1995.

fragmento de la escollera (1804) cuyo inicio había inaugurado Carlos IV dos años antes. Entre tanto, la población de La Marina tomaba forma a la misma velocidad que la ampliación del dique, y prescindía de las murallas y baterías militares que la condicionaban.

De 1882 son los primeros proyectos de ampliación portuaria que proponen un tercer dique, el denominado Dique del Oeste, prolongación del dique transversal. Esta nueva construcción, que en 1920 se hace realidad, supone el primer desvío de la desembocadura del río Francolí. La decisión de construir este dique hay que considerarla como **la primera consecuencia de la necesidad de ampliación portuaria**, el Dique del Oeste será la base de los nuevos muelles, según avanza el Plano General del Puerto de Tarragona en 1928, el abrigo de las dársenas interiores del puerto a las avenidas del Francolí y barrera de los sedimentos del río. Bajo esta perspectiva de necesidad portuaria, la desembocadura del Francolí supone un obstáculo que debe ser reconducido. En 1882, el ingeniero Saturnino Bellido³ propone un proyecto de desviación del río que altera los planes iniciales de construcción del nuevo Dique del Oeste. El proyecto define una curvatura en la desembocadura, protegida por sendos malecones paralelos que una vez en el mar se convierten en diques. La distancia entre los malecones proyectados será la primera aproximación para determinar cuál será la anchura del nuevo cauce. Este fue un hecho determinante que establecerá la nueva separación entre el dique y la costa. Es el primer movimiento del puerto hacia su expansión en

paralelo a la línea de costa, dejando liberados los terrenos de primera línea de mar, que luego serían ocupados por los primeros asentamientos industriales al otro lado del Francolí.

No se han localizado en los archivos históricos documentos gráficos que plantearan soluciones alternativas a la desviación de la desembocadura del Francolí. La continuidad portuaria era la única alternativa de su expansión, es decir, no se planteó una posible segmentación del puerto que permitiera una desembocadura directa del río al mar. Esta falta de perspectiva, por otro lado comprensible, evitó la construcción de un puerto pegado a la línea de costa más próxima a la ciudad, permitiendo así una ocupación alternativa a los usos portuarios, protegida por las barreras infraestructurales del ferrocarril y la carretera.

En el primer cuarto del siglo xx, el Pla General d'Obres Públiques de 1935, redactado por la Generalitat de Catalunya dentro del periodo de su suspensión por los hechos de 1934, determina las nuevas necesidades infraestructurales de Catalunya. Carreteras, ferrocarriles, puertos y regadíos son considerados por primera vez desde una perspectiva global.⁴ La sección 3.^a del Plan, la que se refiere a la necesidad de modernización de los puertos, establece para el de Tarragona las siguientes prioridades: nuevo muelle de Llevant, contradique prolongación del dique del Oeste, muelle para pescadores y muelle transversal.

< 3. Saturnino Bellido, como Ingeniero Jefe de Obras del Puerto de Tarragona en 1885, justificó la construcción del nuevo dique del oeste a partir de un gran abanico de formas posibles, acumuladas durante treinta años de proyectos. Ante la importante ampliación, un gesto en la desembocadura del río era imprescindible. Es en este preciso momento cuándo se plantea la primera desviación de su desembocadura.

4. “Un pla de carreteres, un pla de ferrocarrils, un pla de ports, un pla d'obres de regatge, només poden estudiar-se i formular-se, amb profit, com a parts d'un pla general d'obres públiques. Una carretera o un ferrocarril poden no considerar-se necessaris si es té en compte l'estat i la producció actual de les comarques a les quals han d'afectar, però si van articulats amb unes obres de regatge, per exemple, o al seu final s'hi projecta un port, s'arribarà segurament a la conclusió contrària”. Extracto del libro *Port de Tarragona*, pág. 119. Autores; ALEMANY, J., BLAY, J., ROQUER, S. Ediciones de la Junta del Port de Tarragona, 1986.

La nueva población de La Marina (1806): el apoyo ilustrado al puerto

Nuevas Poblaciones fue la denominación que en España se dio a las ciudades fundadas de nueva planta durante el periodo ilustrado. Jordi Oliveras Samitier –en su tesis doctoral– repasa los ideales urbanos del momento que impulsaron esta fundación de nuevos asentamientos bajo un interés colonizador, y recopila un número muy considerable (56) de Nuevas Poblaciones proyectadas y construidas en este periodo. Las reconoce según sus circunstancias, y en este sentido, a la nueva población de La Marina la identifica dentro de los “barrios situados periféricamente a ciudades cerradas, en las que una posible ampliación es difícil o simplemente ya no se plantea”. En este grupo también incluye el caso del barrio de La Magdalena en El Ferrol y el de La Barceloneta en Barcelona.

Más allá del interés por “asentar rápidamente a la población y transformar ordenadamente el territorio” (J. Oliveras, 1983), en realidad, el hecho más relevante que la población de La Marina aportó sobre la ciudad de Tarragona hay que buscarlo en la “expresión de la ciudad mercantil” (J. Parcerisa, 1991) y logística que supuso este nuevo asentamiento, que proporcionó carácter urbano a las edificaciones y actividades próximas al puerto y encuadró lo que pronto denominaremos como primera periferia industrial de la ciudad. También señaló el recorrido del ferrocarril hacia el puerto, sin que esta condición sobrevenida se tuviera en cuenta por el ingeniero Juan Smith⁵ (1802) en el diseño del ancho o jerarquía de sus calles.

Oliveras advierte que este tipo de nuevas poblaciones no deben confundirse con los ensanches –crecimiento y prolongación de la

ciudad–, y se apoya en una condición fundamental que le interesa a esta investigación, **la autonomía formal y también funcional**. En general, las Nuevas Poblaciones disfrutaban de una contundencia formal sobresaliente, pero no resuelven cómo se enlazan con la ciudad. Del carácter contrapuesto entre formas urbanas próximas pero no enlazadas –entre la ciudad alta y La Marina–, brota una lógica periférica que espera ser gestionada por aquella urbanidad que predomine sobre la otra. “Este pulso se decanta por la ciudad alta que acumula toda la centralidad” (J. Parcerisa, 1991) y exige el protagonismo en su extensión quedando la nueva periferia a expensas del dictado del primer ensanche y la Rambla que lo acompaña.

Pero la lógica geométrica del primer ensanche, que emana de la Rambla, tiene difícil ajuste con la contundencia formal de La Marina. La orografía tampoco ayuda; ni la existente ni la inducida por la cantera del puerto. Este primer ensanche se vuelca pues hacia su Rambla, dando la espalda al mar y proyectando una única extremidad (la calle Unión) en dirección al puerto. **La periferia entre La Marina y el primer ensanche ha de esperar.**

No cabe duda de que entre 1801 y 1804, en las ciudades más importantes del Camp de Tarragona prospera un interés por modernizar sus comunicaciones e infraestructuras. **Mientras Reus reclama su salida al mar, Tarragona imagina una nueva ciudad al lado del mar.**

> 5. “En 1802, para ordenar y prever las edificaciones de la zona del puerto, se proyecta la nueva población. El autor del proyecto fue el Brigadier de la Real Armada Don Juan Smith, ingeniero Jefe de Marina y Director de las obras del Puerto. La nueva población proyectada integraba el núcleo de edificaciones referidas proponiendo algunos cambios de alineación. Se extendía hacia levante, ocupando la explanada producida por el desmonte de la cantera y adaptando su límite a la forma de la costa; y hacia poniente, llegando con fortificación incluida a ocupar el margen del río Francolí.”*

*Extracto del capítulo “Nueva Población en la Marina de Tarragona”, del libro *Nuevas Poblaciones en la España de la Ilustración*. Autor: Jordi Oliveras Samitier. Colección Arquitectis. Barcelona, 1998.

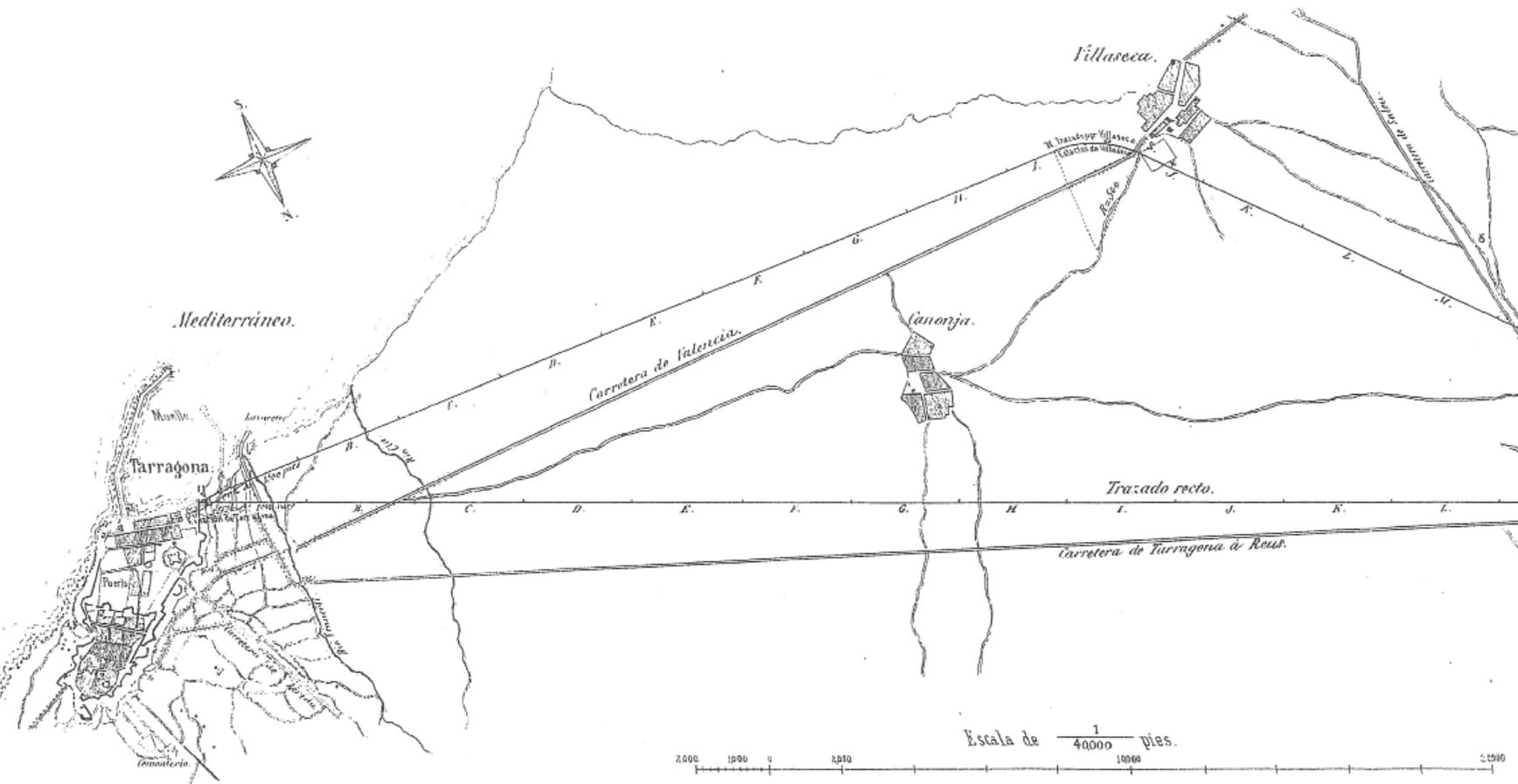


Plano de la nueva población de La Marina. Juan Smith, 1807

1807_COACT_02

FERRO-CARRIL DE TARRAGONA A REUS.

PLANO GENERAL.



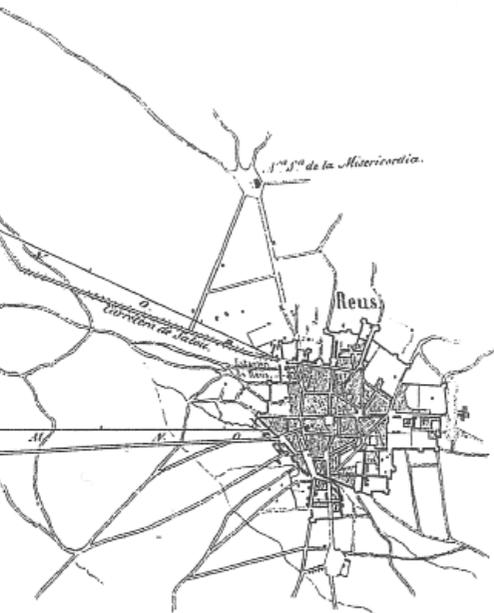
^ Opciones recta y curva para el FF.CC. Reus-Tarragona. Fuente: *Revista de Obras Públicas*, 1853. "Creíase, cuando las leyes económicas que sigue el desenvolvimiento de la riqueza por medio del tráfico eran menos conocidas, que el trazado de un ferro-carril según la línea recta que uniese sus extremos, era el tipo del bello ideal de los caminos de hierro; pero á medida que el arte de construir estos ha adelantado, y la ciencia ha progresado ilustrada por la estadística de numerosos ejemplos, han surgido apreciaciones de otra especie que con mas seguridad conducen á lo verdaderamente útil y provechoso. Háse prestado al tráfico parcial, ó lo que es lo mismo al que se verifica entre puntos intermedios, grande atención,

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

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

LA CIRCUNSTANCIA TECNOLÓGICA

Perfeccionando los trazados



Dos alternativas para el ferrocarril

En los dos capítulos anteriores nos hemos aproximado al momento inicial en la disyuntiva en torno a las primeras infraestructuras articuladoras del Camp de Tarragona remontándonos a los primeros años del siglo XIX, donde la mejora de las conexiones entre Reus y Tarragona tiene su origen en la disputa sobre **cómo y por dónde** acercar la producción hacia su salida al mar. El esfuerzo en el consenso, diseño y construcción de la carretera entre Reus y Tarragona (1801-1830) –después de barajar otras alternativas– resultó amortizado al capitalizar rápidamente el impulso exportador del comercio reusense, que demandaba un transporte más mecanizado y moderno. De ahí a que, en un contexto internacional de desarrollo industrial, la propuesta de construcción de una línea férrea entre Reus y Tarragona fuese lógica. Igualmente el ferrocarril abría una expectativa en desplazamientos de personas poco habituadas a recorrer medias o grandes distancias. En el siglo XIX una gran parte de la población no se desplazaba más allá de su entorno más inmediato (la ciudad y sus alrededores) en toda su vida.¹

En 1833 hubo un primer intento de unir ambas poblaciones mediante ferrocarril a partir de un estudio previo que acabó en concesión administrativa otorgada el 23 de marzo de 1833. Como casi todo lo relacionado con sus infraestructuras y su periferia, no fue la ciudad de Tarragona la mayor interesada en estas nuevas conexiones, pese a que su puerto había sido promocionado para el comercio internacional frente a otras alternativas. La mayor tradición industrial de Reus propició que su burguesía promoviera una conexión moderna

1. Las Diligencias de tracción animal eran la única opción para los recorridos de media y larga distancia. De Reus surge la primera línea regular diaria de España. Conectó Reus y Barcelona desde 1815 hasta que el ferrocarril la convirtió en obsoleta el año 1865. El trayecto se cubría en diez horas y media. En la fachada al Carrer Jesús de la Casa Navàs, del arquitecto Domènech i Montaner, se colocó en 2015 una placa conmemorativa del bicentenario de su inauguración.

con Tarragona, hacia su puerto en concreto. La Real Orden de 15 de julio de 1851, confirmada posteriormente el 30 de septiembre de 1851, aprobó un proyecto pionero para la línea de “Reus al Puerto de Tarragona” de 13 kilómetros de longitud. Esta concesión, según puntualiza Elena de Ortuena en *Tarragona, el camí cap a la modernitat*, pasa por diferentes vicisitudes accionariales y concesionarias que confieren a estas inversiones un cierto carácter de provisionalidad. Finalmente, el 16 de septiembre de 1856 entraron en servicio 13,09 km de línea férrea que conectaban las estaciones (provisionales) de Reus, Vila-seca y Tarragona –en el barrio del Serrallo– atravesando el río Francolí sobre un nuevo puente.

Esta curiosidad histórica, casi de anecdotario por lo costoso de materializar la que fue segunda concesión de línea de ferrocarril en la península,² incorpora una decisión que se convertiría en trascendental y estratégica, y que condicionaría la visión y comprensión territorial posteriores entre ambas ciudades desde el punto de vista de las infraestructuras públicas y los nuevos escenarios económicos y territoriales que ellas propiciaron. Basta con detenerse ante el plano firmado por el ingeniero Joaquín Núñez de Prado³ sobre las dos alternativas (recta y curva) de conexión entre Tarragona y Reus, **¿o deberíamos decir entre Reus y Tarragona?**, para entender cómo una decisión de trazado, por consiguiente de **conveniencia técnica y formal**, ha contribuido tanto a la clasificación y cualificación del suelo más directamente afectado por esas trazas. Más allá de decisiones políticas y circunstanciales que en este caso no parecen definitivas, el hecho de mayor relevancia “formal” para este territorio fue la decisión entre las dos opciones de trazado férreo (la recta y la curva), que transcurrían también paralelas a dos vías de comunicación fundamentales, la carretera de Castellón y la Vía Amalia (carretera Tarragona-Reus).

2. Fue la tercera concesión de FF.CC. en España si tenemos en cuenta que el primer ferrocarril español se construyó en La Habana (Cuba) en 1837.

3. Autor del proyecto del trazado de esta concesión, publicado profusamente en el número 16, pág. 3-33, de la *Revista de Obras Públicas* en 1853. Fuente: *Revista Obras Públicas*, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

¿La mejor decisión?

Sin lugar a dudas, la elección fue la correcta. Analizando con la suficiente perspectiva que nos permite esta investigación, podemos concluir que nada hubiera sido igual en el marco de las relaciones territoriales entre Tarragona y Reus –y el Camp, por extensión– de haberse escogido la opción recta que muestra el plano publicado en la *Revista Obras Públicas* en 1853. Dicha opción, más racional en cuanto a su trazado más directo, pero menos interesante en cuanto a conectividad se refiere, hubiera clasificado y cualificado como terrenos entevías a aquellos comprendidos entre los trazados de la línea del ferrocarril y la carretera Tarragona-Reus, creando un “corredor” de suelo “excluido urbanísticamente” que se ha comprobado tan estratégico en el detonante industrial del triángulo Tarragona, Vila-seca y Reus.

De especial interés es la lectura del artículo “Proyecto del Ferro-carril de Tarragona a Reus”, en el que con gran detalle describe el objeto, la descripción del trazado y la cuantificación de las obras e inversión necesarias para su construcción. Muy revelador es el capítulo destinado a la elección del trazado, que como hemos apuntado, se debatía entre dos alternativas (recta y curva). La opción recta se ajustaba a los criterios de mayor optimización y pendientes máximas⁴ que la técnica del momento establecía como más apropiada. Esta lógica dio paso a consideraciones de otro género,⁵ más sensibles con la realidad urbana y territorial. Tres fueron las consideraciones que el proyecto tuvo en cuenta: **las afectaciones a la ciudad construida, la conveniencia de profundizar en la ciudad y la reflexión sobre los puntos intermedios.**⁶

La opción recta propone el acceso a Reus por la “Puerta de Tarragona” que comprometía a un número importante de edificaciones existentes; por el contrario, la opción curva planteaba un ingreso de la nueva línea por la “Puerta de Salou” con menores perjuicios en la

4. “Resulta, pues, más ventajoso el trazado del menor desarrollo y con la pendiente general de 0,0085, y esto sin tener en cuenta el aumento de longitud que habría que dar á los indicados trazados para ganar la altura que se perdería en las curvas de unión, en las cuales es conveniente anular ó á lo menos atenuar la pendiente. Y como por otra parte, se trata de un camino en que el tráfico descendiente, se comprende fácilmente la ninguna conveniencia que habría en atenuar la pendiente general, á fuerza de desarrollar la línea, máxime cuando en el día la experiencia ha demostrado que el aumento de las pendientes en los caminos de hierro no pasando de 12 a 15 milésimas y bajo una acertada combinación, no influye como antes se creía desventajosamente en los gastos de explotación ni da ocasión á peligros respecto á la seguridad de los viajeros.” Fuente: *Revista Obras Públicas*, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

5. “[...] no hay motivo alguno que induzca á separarse de la línea recta. Ésta, pues, debería adoptarse si no hubiere consideraciones de otro género y de no escasa entidad á que es preciso atender” Fuente: *Revista Obras Públicas*, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

ciudad. También tuvo peso el hecho de tomar en consideración la importancia de una conectividad rápida entre el centro de ambas ciudades evitando la ubicación de estaciones excesivamente periféricas.⁷ La atención a la importancia del tráfico parcial y su incidencia en los rendimientos y servicios de una vía de comunicación más moderna abrió la puerta a incorporar el servicio del ferrocarril en otras poblaciones entre Reus y Tarragona. Posiblemente esta sea una de las primeras reflexiones en el Camp de Tarragona sobre la necesidad de una mejor conexión. **¿Podemos considerar esta decisión como el embrión de la conurbación de Tarragona?, ¿es una decisión de índole urbanística o económica?** La lectura del siguiente párrafo original del proyecto nos saca de toda duda de que así fue. “Por manera, que las consideraciones relativas á la explotación, inducen en general á adoptar principios opuestos á aquellos á que nos llevan los concernientes á los gastos primitivos de establecimiento. El trazado en que concurra la feliz circunstancia de poder conciliar estos principios opuestos, presenta desde luego una ventaja muy atendible sobre cualquiera otro que no lo reúna: y esta como dejamos indicado, se obtiene desviándose de la línea recta para buscar á Villa-seca. Tales son en resumen las consideraciones que nos inducen á adoptar éste para proponerle como definitivo.”

Ante un suelo tan eminentemente agrícola, los nuevos trazados de estas infraestructuras se apropiaron de aquellas franjas de terreno que ellas mismas conformaron y afectaron en las proximidades de las ciudades, dando lugar a lo que Gómez Ordóñez denominó “El Urbanismo de las Obras Públicas”, o lo que es lo mismo, la contribución de las infraestructuras (Obras Públicas) a la construcción física de la ciudad.⁸ Este es un asunto clave en el ámbito territorial que nos ocupa, al ser objeto de una concentración excepcional de intereses en todas direcciones (verticales, transversales, pasantes y locales) que

se han traducido en una tupida e inconexa red de infraestructuras que ha hecho ostentación de su condición e influencia urbanística obligando a la periferia a adaptarse. Mientras que para las ciudades de la segunda mitad del siglo XIX las decisiones sobre sus ensanches modernos (Barcelona, 1859, Tarragona, 1897) alcanzó su punto álgido, territorialmente, la construcción de nuevas líneas de ferrocarril entre núcleos de población, y de por dónde acceder a ellos, se convirtió en una prioridad más económica que urbanística, al ser la concesión administrativa y su protección aquello que más importaba en el diseño de las mismas.

No obstante, “la línea férrea, por su larga permanencia y rigidez, nos presenta hoy una ventaja más como observatorio de su relación con la ciudad” (Gómez Ordóñez, 1982). De ahí que los efectos directos y colaterales del ferrocarril en las ciudades estén bien tasados, recogidos por numerosas cartografías que graficaron a los ferrocarriles como verdaderas espinas dorsales en el desarrollo urbanístico. Toda una condición de situación que permite una aproximación más detallada de las ciudades-puerta y de las ciudades-estación y de su condición de travesía, penetración, conexión y discontinuidad.⁹

Mi análisis redirige la mirada más al efecto de aproximación del ferrocarril a la ciudad que a su configuración como travesía a través de su litoral urbano.¹⁰ **El modo cómo el ferrocarril se aproxima a Tarragona y condiciona por ello la periferia de la ciudad ha pasado desapercibido.** El resultado ha sido la exclusión de unos terrenos en los que el concurso simultáneo de unas circunstancias formales (infraestructurales) y periféricas (intraestructurales) han procurado, paradójicamente, la ubicación del motor económico en la Tarragona del desarrollismo de la segunda mitad del siglo XX.

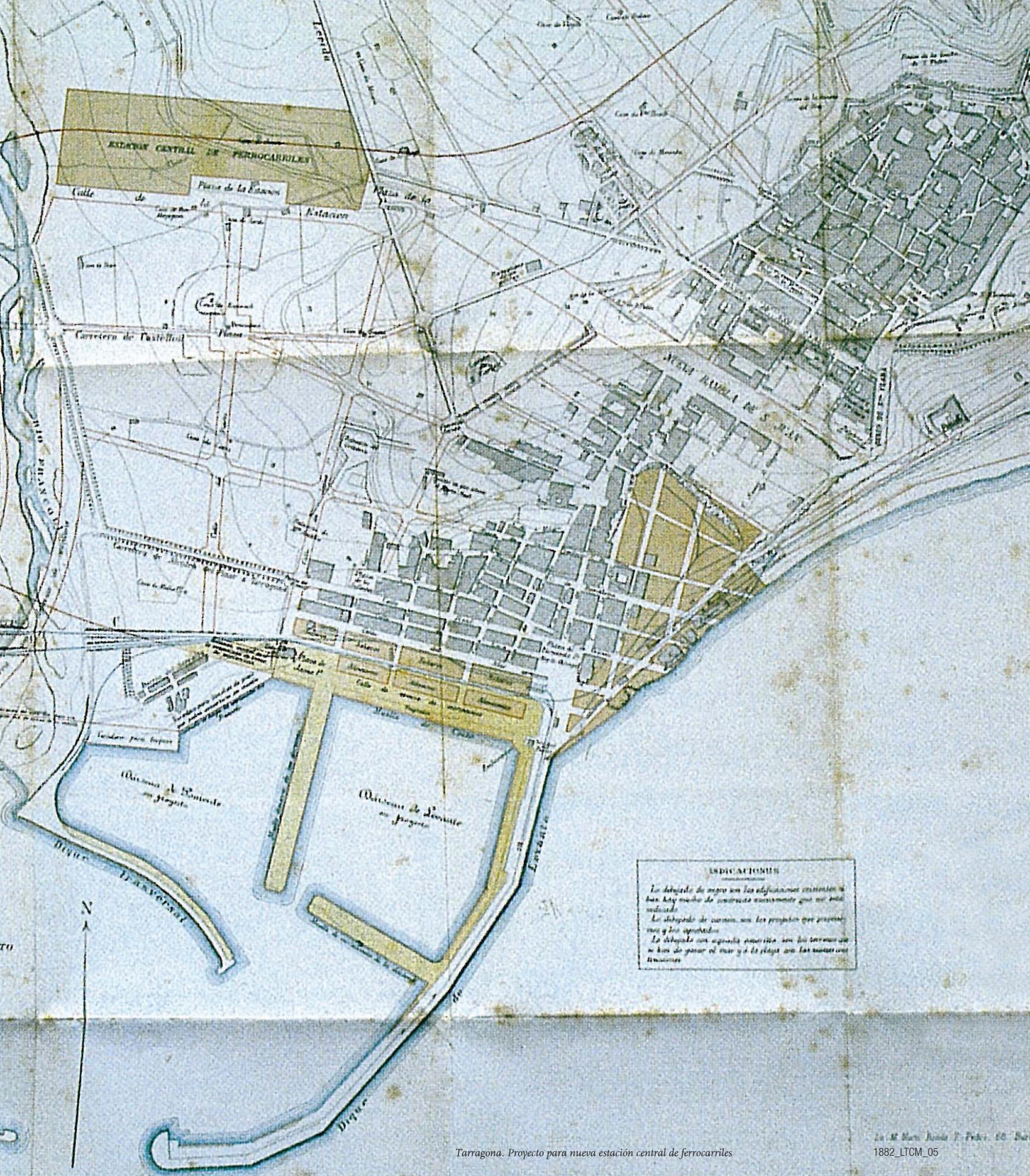
6. “Háse prestado al tráfico parcial, ó lo que es lo mismo al que se verifica entre puntos intermedios, grande atención, y se ha reconocido su mucha entidad é importancia respecto á los rendimientos totales y á los servicios que prestan las **vías perfeccionadas de comunicación.**” Fuente: *Revista Obras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

7. “Asóciase á estas, otra razón de no escasa importancia. La estación de Reus siguiendo el trazado recto, había de colocarse necesariamente extramuros de la ciudad, porque es imposible penetrar en ésta con el ferro-carril por la parte que da frente á Tarragona sin demoler manzanas enteras de edificios de gran valor [...] mas no sucede lo mismo cuando el camino de hierro es corto; porque entonces la relación de la distancia desde el centro del tráfico al punto de embarque es de cuantía, á poco que éste se separe de aquel, y se suele preferir la vía ordinaria, toda vez que para tomar la de hierro hay precisión de incomodidades y gastos de traslación que difieren poco de los de todo el trayecto.” Fuente: *Revista Obras Públicas*, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

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

9. Gómez Ordóñez. “El Urbanismo de las Obras Públicas”. Tesis Doctoral, 1982. LUB.

10. Si bien el debate histórico se ha centrado más en los efectos de la travesía por considerarse una barrera hacia su litoral.



INDICACIONES

Las dibujos de negro son las edificaciones existentes y las dibujos de color rojo son las edificaciones que se proyectan.
 Las dibujos de color azul son las edificaciones que se proyectan y las dibujos de color verde son las edificaciones que se proyectan.
 Las dibujos con líneas azules son los terrenos que se han de ganar al mar y a la plaza con las mareas y las lluvias.

Saturnino Bellido y su Estación Central

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

Merecen ser tratados en esta investigación los motivos que en 1883 mueven a la Junta de Obras del Puerto de Tarragona a encargar un informe¹¹ a su ingeniero jefe, Saturnino Bellido, sobre los “los grandes perjuicios que tanto el mismo –el puerto– como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos”. Las consecuencias, según la impresión del momento, son de tal magnitud para el desarrollo del puerto, del comercio e incluso de la ciudad que conducen a considerar un proyecto-idea de gran magnitud y repercusión para el desarrollo futuro de la ciudad: la construcción de una Estación Central de Ferrocarriles en Tarragona, alejada de las tres estaciones que en aquel momento operaban en las inmediaciones del puerto, y que tanto perjuicio producían por razón del intenso tránsito de trenes por el único paso a nivel, situado a la entrada del puerto y que “han venido sucediéndose con tanta frecuencia y ocasionando tanta alarma.”

El informe de Bellido desvanece la idea de un especial interés inicial del puerto en acumular todo el tráfico (mercancías y

personas) en sus inmediaciones. Un conflicto de intereses que se convirtió en una lucha por los terrenos de dominio público entre las concesionarias del ferrocarril y el puerto, y en disputas por las interferencias entre los tráficos portuarios hacia la ciudad y el tránsito de los trenes y sus maniobras. El informe asegura que “[...] En todos estos asuntos parece ha dominado el erróneo criterio de que el tráfico del puerto solo tenía lugar con las estaciones de ferro-carriles, y de que aquél carecía de importancia respecto de estos últimos.”¹² Las opiniones del ingeniero Bellido tampoco esconden una pugna por liderar el negocio del transporte al cuestionar éste el privilegio legal que dispensa el gobierno hacia las concesionarias del ferrocarril y que en modo alguno favorecen al tráfico portuario y su expansión hacia el comercio de la ciudad. De ahí que se construya una argumentación basada en la imprescindible relación urbana entre las instalaciones portuarias y el centro comercial a granel de la ciudad que, entonces operaba en el barrio de La Marina.

La pugna por el escaso espacio entre el frente litoral y las fortificaciones todavía existentes en La Marina, y cuyo derribo iba dejando paso, poco a poco, a excelentes terrenos muy bien ubicados, enfrentó a las compañías concesionarias del ferrocarril, entre ellas y también con la Junta de Obras del Puerto. El cuello de botella que suponía el nuevo barrio del Serrallo y las antiguas fortificaciones dificultaba el paso de las líneas de ferrocarril de las diferentes concesionarias, llegando incluso alguna de ellas a solicitar autorización para unificar los trazados existentes a cambio de compartir los gastos de mantenimiento. Además, las líneas de Valencia y Barcelona compartían estación de pasajeros, al ser materialmente imposible disponer de tres terminales en las inmediaciones de la actual plaza de Els Carros (antes de Fernando VII o plaza de Olózaga). Tal concentración de tráfico e intereses llevó a una situación de saturación de la franja litoral del frente urbano de La Marina, que extendió la playa de vías de las diferentes estaciones

11. **Puerto de Tarragona y estaciones de ferrocarriles que confluyen en esta capital.** Memoria que publica la Junta de Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferrocarriles y medios que pueden emplearse para remediarlos, 1883. Imprenta de Puigrubí y Arís. Tarragona. Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Tarragona y Archivo Histórico Archidiececano de Tarragona.

< Preocupado por la saturación de tráfico ferroviario a las puertas del dique de levante del puerto, Saturnino Bellido se aventura a considerar la necesidad de desviar el FF.CC. fuera del entramado urbano de la ciudad del siglo XIX. Con esta operación no solo propuso una alternativa a la línea por la costa, sino que intuyó las condiciones para una aproximación de la ciudad al río.

12. “Si esto hubiera sido así, nada habría que objetar, y sería lógico atender sólo a poner en comunicación dichas estaciones con el puerto, sin tener éste en cuenta para nada; pero ¿es esto así, en realidad? De ninguna manera, según se puede demostrar fácilmente. La línea de Valencia á Tarragona, y de ésta á Francia, produce un tráfico que es de tránsito en su mayor parte, y el resto, así como la generalidad del de la línea de Reus, se verifica con los almacenes de la población; de tal manera, que el tráfico del puerto tiene lugar directamente, no desde las estaciones, sino desde los almacenes de la población, de donde salen la mayor parte de las mercancías, y sobre todo los vinos que aquí se preparan, y de donde se exportan en tan inmensa cantidad á todas partes; y á cuyos almacenes vienen también la mayor parte de las mercancías que se importan por el puerto, para ser expedidas después á los puntos de consumo. Pero aún suponiendo que una gran parte del tráfico, tanto de importación como...

de clasificación hasta el final de la playa del Miracle, con el consiguiente efecto barrera que agravaría al de la propia topografía.

El único acceso al puerto –y a la vez paso a nivel– se convirtió en una barrera inexpugnable “pues hay ocasiones muy frecuentes de tener tres y cuatro horas seguidas detenidos los trenes de materiales, sin poder conducirlos á las obras donde se han de emplear, porque las Empresas tienen todas las vías ocupadas”. También la falta de cumplimiento de las condiciones legales de las distintas concesiones al ferrocarril sobre el respeto y ocupación de terrenos y la obligación de construcción de diferentes obras civiles, para mitigar el efecto barrera que la playa de vías producía, enfrentó a Bellido con las direcciones de las diferentes concesionarias e incluso con cargos gubernamentales.

De forma interesada, pero no menos cierta, Bellido argumentó en su informe que estas disfunciones operativas de falta de espacio físico e incluso de competencia entre compañías concesionarias del ferrocarril llevaría a una saturación de tráfico y maniobras de los convoyes que operaban de las tres concesionarias. Con ello supo incluir en el catálogo de perjuicios relacionados la idea de que en la situación descrita “no se llenan las necesidades con las estaciones concedidas”, justificando así que el problema se debía al trazado y diseño de las instalaciones del ferrocarril y no dependía de las también deficientes instalaciones y accesos del puerto. La solución, para Bellido y para la comisión constituida para analizar el agravio era trasladar el tráfico de ferrocarril a las afueras de la ciudad.

...de exportación por este puerto, tuviera lugar directamente por medio de los ferro-carriles que confluyen á esta capital, ¿es razón esta para proteger exclusivamente á las Compañías de los mismos, y aislar el puerto completamente de la ciudad, que es con la que tiene lugar la mayor parte del movimiento de mercancías del puerto? De ningún modo; esto no puede admitirse lógicamente, ni lo deben consentir los intereses de Tarragona y los generales del país, ni el comercio marítimo; que al fin son los que pagan las grandes sumas empleadas en la creación de este puerto.”*

*Fragmento del capítulo “Ideas erróneas de la cuestión” de la memoria.

El vértice ocioso. La estación Clasificación

Nos puede parecer incomprensible que parte del trazado del ferrocarril por la plana del Camp se bifurque precisamente en el cauce del río Francolí, una vez superada la estación de la playa del Miracle, una de las tres que llegó a tener la ciudad. Pero la explicación hay que buscarla en el contexto “concesionario” del momento y en la distancia en el tiempo de las diferentes etapas de construcción de dichas líneas, la Norte y la MZA (ambas resultado de varias fusiones intermedias). Además debemos tener en cuenta que el proceso constructivo de estas líneas de ferrocarril se realizó de sur a norte, siendo su punto de convergencia máximo, para el acceso a la ciudad, el “corredor” formado entre el Serrallo y el muelle de pescadores de La Marina y la parte baja del Rec Major, una suerte de huertos, casetas y trazados de vialidad incompletos, y en el que a partir de 1893 se instalan, además, la compañía Azufrera y Fertilizantes Pallarés S.A. (AFEPASA): una fábrica de harinas que en 1919 ya figuraba en la cartografía elaborada por el Puerto de Tarragona y la fábrica de tabacos iniciada en 1923. O sea, hablamos de lo que fue la primera periferia por acumulación industrial que ha tenido la ciudad en su perímetro extrarradio, entre el límite del cauce del río y las antiguas fortificaciones que trataremos extensamente en el siguiente capítulo.

Esta curiosa convergencia de ferrocarriles implicó la necesidad de construir dos puentes, muy próximos entre ellos, sobre el río. Puentes en su origen metálicos y que con el tiempo y su modernización, y también por la incidencia de sucesivas riadas, han sido modificados. Las fotografías de época, de 1917 a 1925, nos muestran singulares construcciones metálicas sobre un cauce original escasamente modificado. El espacio acotado por estos puentes y su correspondiente obra civil supuso un



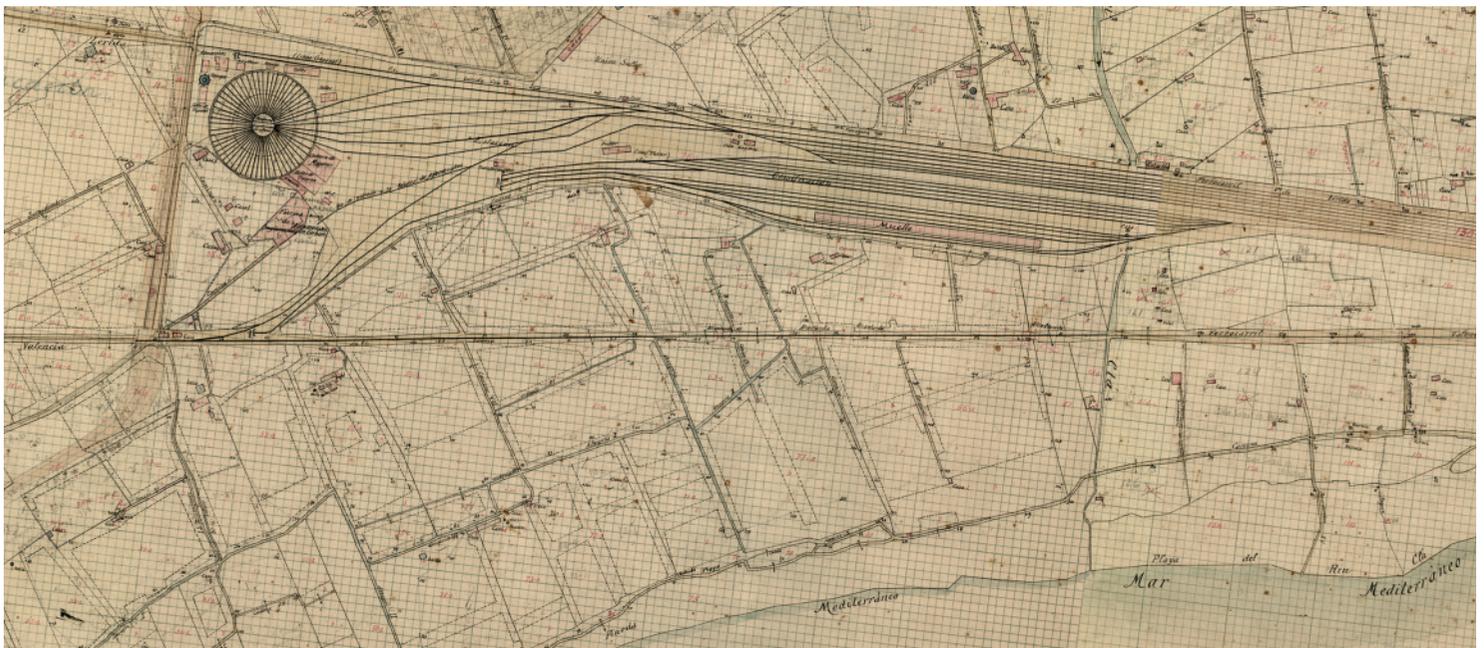
Instantánea de la plaza de Els Carros (plaza de Olózaga)

1911_TPT_01



Proyecto ferrocarril Hospitalet de l'Infant - Tarragona. Tramo 8

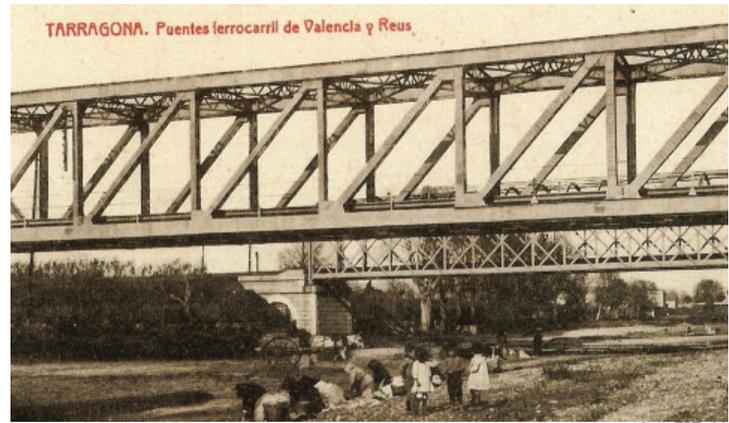
1865_ICC_09



Plano parcelario de Tarragona. Elaboración propia a partir de los originales

1932-42_AHT_01

^ La estación Clasificación es la primera alternativa no agrícola que propicia la nueva geometría impuesta sobre el territorio. Una oportunidad que conjuga la proximidad al puerto y la necesidad de descongestionar la calle del Mar y los tinglados.



Instantánea de los puentes del ferrocarril sobre el río

1917_TPI_03

primer acondicionamiento del cauce del río en esta zona, que constituyó no solo una barrera fluvial, sino también un nuevo “entorno” en el que la ciudadanía encontró, bajo estas construcciones, un fácil acceso al cauce del río, un paso por donde cruzarlo y un “interesante” lugar a medio camino entre lo agrícola y lo urbano. Esta característica simbiosis sigue siendo apreciada por parte de la ciudadanía a día de hoy, siendo lugar para la práctica de deportes fluviales.

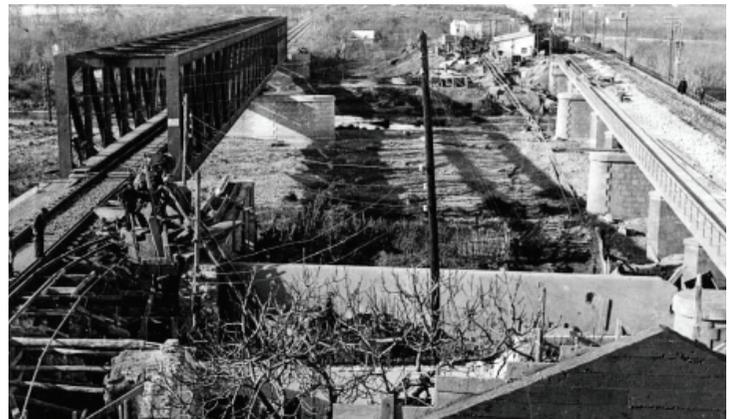
Lo ocioso de esta convergencia también constituyó una oportunidad precisamente por ser enlace y bifurcación, condiciones que fueron aprovechadas para liberar la estación convencional del ferrocarril¹³ de su playa de vías y depósito de locomotoras, y trasladarla a lo que sería la nueva estación Clasificación que empezó a ser operativa a partir de 1915,¹⁴ y que durante varios años compartió protagonismo con la estación de la playa del Miracle, hasta que a finales de los sesenta se empezó a dismantelar el depósito de material móvil de esta estación de pasajeros. La operación supuso el inicio de la “descongestión” de la franja litoral de la ciudad y, por otra parte, la oportunidad de Entrevías para acoger industrias que requerían tener cerca los muelles de carga para mejorar su tráfico de mercancías.

El Ingeniero de Caminos Francisco Castejón¹⁵ describe esta nueva estación de Clasificación como “estación de término de las líneas de Valencia a Tarragona y de Lérida-Reus-Tarragona, y presta, además del servicio de estas dos líneas, el combinado con la Compañía de MZA en su ramal de Tarragona a Barcelona”. Especifica también que la nueva estación incorpora el sistema por “lomo de asno” para el proceso de

maniobras y las longitudes máximas de los haces de vías, que en algunos casos rebasan los 700 metros y que, para las vías de clasificación, suman en total más de 7.000 metros de longitud. Completa la descripción apuntando que “la longitud de vía libre de esta estación es de 15.600 metros, entrando y saliendo veinte trenes regulares de mercancías y de cuatro a seis especiales, y removiéndose unos dos mil ochocientos vagones diarios en épocas de intenso tráfico”. Intensidades máximas de utilización que superan, en mucho, al tráfico y maniobras actuales. Esta estación Clasificación se convirtió en una de las 16 estaciones repartidas por toda la península con el fin de articular el transporte de mercancías y acercarlo a los nodos más relevantes.

Su uso y desuso, su configuración geométrica, su escaso acceso y sus vecindades siguen **confinando un terreno vedado a la ciudad y al ciudadano**, en el que pueden contemplarse construcciones marginales, que en su día también ocuparon el cauce y las playas más próximas a la ciudad y que fueron objeto de las imágenes de marginalidad más representativas del desarrollo desbocado en la Tarragona industrial de finales de los sesenta.

Pero precisamente esa condición de “ocioso” ha preservado un enclave que reúne muchas posibilidades de facilitar la expansión de la ciudad al otro lado del Francolí, y principalmente por dos razones: por ser corredor y por ser ocioso. Ambas configuran un escenario de oportunidades en la prolongación de ejes viarios urbanos (calle Real) y en la recuperación de una gran extensión para su incorporación a la trama urbana y como mejor alternativa a la gran estación de ferrocarril de la ciudad.



Obras de modernización del ferrocarril Reus-Tarragona

1942_ATA_01

13. “[...] no siendo suficientes las instalaciones de la estación local, que es fusión de dos estaciones antiguas, para las maniobras de formación y descomposición de trenes, se ha establecido una estación auxiliar de clasificación a la salida de la estación de Tarragona, en las inmediaciones del río Francolí y entre las líneas de Valencia y de Lérida.” *Revista de Obras Públicas*, 1925, 73, tomo I (2422):57-61.

14. AHMT, 1914 2, sig. 72 6.7.

15. En un artículo publicado en un número de la *Revista de Obras Públicas* de 1925.



El puerto de Tarragona y Entrevías, 1958. Manipulación del original

1958_ICC_07

^ El ferrocarril puede considerarse como el trazado que soporta la actividad industrial y comercial de la ciudad, y la estación Clasificación como la primera prolongación de la ciudad hacia Ponent sobre la que se apoyan las primeras fábricas.



1851



1854



1855



1856

^ **Línea Reus-Tarragona (1833-1851).** “El primer intento de unir Reus con Tarragona se formuló en 1833, al iniciar el estudio y solicitar su concesión el Sr. Diaz Imbreschts, concesión que se le otorgó el 23 de marzo de 1833, como no se llevó a efecto, caducó en 1838. Esta fue la segunda concesión ferroviaria otorgada por el Estado en España. La importancia del eje Reus-Tarragona, vital para la burguesía de Reus necesitada de una mayor expansión de sus industrias, propició las apetencias para el establecimiento de la conexión ferroviaria entre ambas ciudades, cuya solicitud formulada por D. José Parellada y otorgada por el Estado mediante la R.O. de 15 de julio de 1851 de un ferrocarril que se denominaría de “Reus al puerto de Tarragona”, de 13 kilómetros, confirmada el 30 de septiembre de 1851. Sin embargo, los capitales necesarios para llevar adelante el proyecto no se aportaron ni en Reus ni en Tarragona, ni siquiera en Barcelona. Se consiguieron interesando al banquero parisiense Hippolyte Destrein, al que se le transfirió la concesión por autorización de la R.O. de 18 de enero de 1853. El 16 de septiembre de 1856 entraron en servicio los 13,09 kilómetros de línea, el puente sobre el Francolí y las estaciones provisionales de Reus, Vila-seca y Tarragona, abriendo al público al día siguiente y al transporte de mercancías el 5 de enero de 1857.”*

Línea Tarragona-Barcelona por la costa (1854). “En abril de 1851, esta línea fue solicitada por Magí de Grau y Figueras, quien recibió la concesión provisional por la R.O. de 15 de mayo de 1851, entrando en abierta competencia con la solicitada por Jaime Ceriola y Castellá de una línea de enlace con Tarragona desde Martorell a Reus por Vilafranca del Penedés (por el interior).”*

Línea Valencia-Tarragona (1855). “Los prolegómenos de la sección o Ferrocarril de Valencia a Tarragona, aprobado en la Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855, instrumento de la nueva política ferroviaria del Gobierno, permitió que un grupo de capitalistas valencianos agrupados en la Sociedad Valenciana de Fomento se interesara por esta línea y su prolongación hasta Barcelona.”*

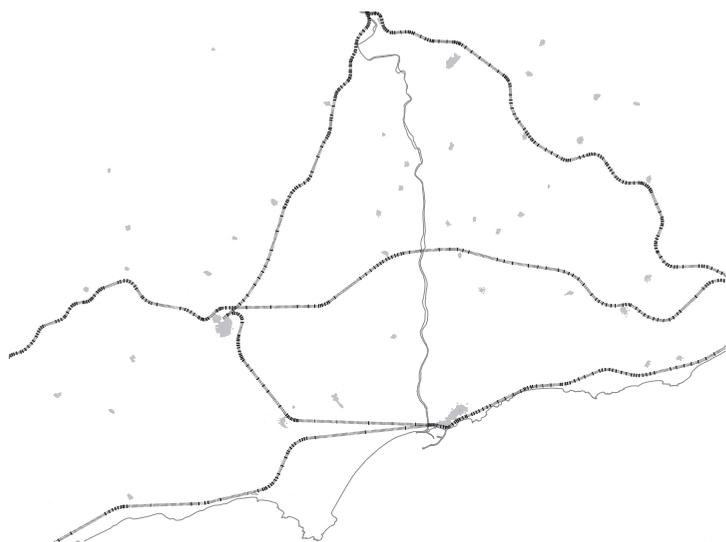
Línea Reus-Montblanc (1856). “Ese mismo mes de julio de 1856, la Administración concedió permiso a D. Magin Boner, apoderado de la firma “Borras Canals y Cía”, para el estudio de un ferrocarril de Reus a Montblanc pasando, por La Selva del Camp, Alcover, La Riba y Vilavert, concediendo seis meses para su estudio.”*



1857



1862



1884



2006

— Nuevas líneas de ferrocarril de alta capacidad y alta velocidad
 — Hipótesis de *bypass* que propone esta investigación

Línea Lérida-Tarragona (1857). “La Sociedad del Crédito Mobiliario Barcelonés fue autorizada para, en el plazo de 10 meses, realizar los estudios de un ferrocarril que partiendo de Lérida por Montblanc y Valls vaya a Tarragona (GCH, 29.03.1857). Una línea coincidente en gran parte con la que posteriormente veremos concedida, sin que su itinerario contemplara atender la población de Reus.”*

Línea Reus-Tarragona-Martorell-Barcelona por el interior (1857). “La primera noticia sobre este ferrocarril, en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del 23 de agosto de 1857, informando de la autorización a Policarpo Alleu Arandes, que en nombre de la Sociedad Catalana General de Crédito, solicitó permiso para verificar estudios de un ferrocarril de Martorell a Tarragona por Villafranca del Penedes, concediendo la Administración, el 15 de agosto de 1857, el correspondiente permiso, concediendo ocho meses para su estudio.”*

Línea Valls-Vilanova-Barcelona (1862). “Entre 1862 y 1877 se solicitaron varias concesiones de ferrocarriles cuya cabecera de línea se situaba en Vilanova, todas estas gestiones condujeron a la creación de la sociedad “Ferrocarril de Valls á Vilanova y Barcelona” creada ante el notario de Barcelona Joaquín Serra el día 4 de julio de 1878 sobre la base de la concesión otorgada a Francisco Gumá y Ferran el 12 de enero de 1877. La línea de 97 kilómetros de longitud debería unir Barcelona y Picamoixóns con la línea de Lérida a Tarragona.”*

Línea Reus - Roda de Barà (1884). “La línea Roda de Barà - Reus es una línea de ferrocarril actualmente en desuso que unía la ciudad de Reus con Roda de Barà. Esta línea empieza a la estación de Roda de Barà y se bifurca de la línea Barcelona-Vilanova-Valls para ir directamente hacia Reus donde enlaza con la línea Reus-Caspe. La línea nació como parte de la línea Reus-Caspe que quería acontecer el ferrocarril directo de Madrid y Zaragoza en Barcelona. Esta línea se inauguró el 1884 y se clausuró al tránsito de viajeros el 1992.”*

*Fragmentos de texto del *Vademecum Ferroviario “Ferrocarriles de España”* de Juan Peris Torner. Castellón, 2007, www.spanishrailway.com.

