

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 servei TDX (www.tesisenxarxa.net) 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 TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (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 servicio TDR (www.tesisenred.net) 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 TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (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 TDX (www.tesisenxarxa.net) service 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 and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This 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

METROPOLIZACIÓN DEL TERRITORIO Y REGIONES URBANAS INTERMEDIAS
El caso del ámbito central del Camp de Tarragona 1977/2008

Tesis presentada para obtener el título de Doctor por la Universitat Politècnica de Catalunya

Jorge Alberto Montejano Escamilla
Director: Dr. Antonio Font Arellano

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
ETSAV-ETSAB-UPC
Barcelona, Junio del 2010

PARTE III: TRANSFORMACIONES ESPACIALES EN EL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

1. APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA

1.1 Antecedentes históricos

Por aproximación al tema, debe entenderse la intención de; un acercamiento, una mirada somera y no un contacto franco. Advertimos esto porque fácilmente puede ser atacado el capítulo que a continuación se desarrolla, no por su falta de rigor académico —esperando que no sea esa su debilidad—, sino por su limitación en alcances interdisciplinarios. Seguramente el lector encontrará cierto sesgo en favor del crecimiento urbano y en detrimento de la narración histórica; también observará que escapan elementos vitales para otras disciplinas, como podrían serlo fechas clave para la elaboración discursiva de la historia del Camp de Tarragona, personajes ilustres o detalles sociales y culturales.

Se hace hincapié en esta precisión puesto que este trabajo en su conjunto no es uno de índole meramente morfogénica —que buscaría explicar en detalle el devenir de la forma construida en su conjunto a partir de la reconstrucción histórica del crecimiento urbano y suburbano—. Como no se puede explicar el presente sin el pasado, ni generar escenarios futuros sin explicar el presente, la reconstrucción morfogénica que aquí se hace sirve de base para la comprensión del punto de arranque de nuestra investigación. Por ello, esta aproximación sobre la evolución de la forma construida —que no sus usos— en épocas seleccionadas del siglo XX deberá de servir solamente de marco de referencia para una posterior explicación de las transformaciones a detalle, en el período que hemos decidido concentrar nuestros esfuerzos: el comprendido entre los años 1977 y 2008. Aún así, la siguiente aproximación podría servir de cimiento para una reconstrucción digital de la cartografía de la región con mucha mayor precisión que la que hemos desarrollado.

Nota: Para la descripción física del territorio que a continuación se muestra hemos recurrido básicamente a Cantallops (1984) ; Oller (2005) y Sabaté (2008). Dicha bibliografía no está expresamente relacionada CON un estudio detallado del medio físico, pero contiene referencias compartidas sobre las condiciones medioambientales y geográficas del Camp de



--- ÁMBITO DE ESTUDIO

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
MEDIO FÍSICO

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.

JORGE MONTEJANO
JUNIO 2009

MAPA

MF-1

Tarragona suficientes para la introducción necesaria en esta tesis. Para la explicación del crecimiento de los asentamientos se ha utilizado básicamente la tesis doctoral de del Amo (2003), como base de datos estadísticos y fechas relevantes.

1.1.1 Descripción del medio físico

¿Cómo es posible que un grupo de ciudades tan antiguas, que han sobrevivido tanto tiempo —la mayoría al menos 700 años por no mencionar la milenaria historia de Tarragona—, asentadas en un territorio mas o menos protegido por el entorno físico, hayan “explotado” y se hayan transformado en un complejo amalgamado de ciudades en tan sólo 30 años? Lo fascinante de intentar responder a esta cuestión es el poder determinar cómo se mantuvo este territorio hasta el tercer cuarto del siglo XX prácticamente sin crecimientos urbanos de relevancia, más aún, cuando a no más de 100 Km de distancia se gestaba una de las regiones más productivas y dinámicas de España y de Europa (Barcelona) y se transformaba, aunque tardíamente, casi al ritmo de los cambios tecnológicos (la revolución industrial).

La siguiente cuestión a develar en este capítulo, tanto o más interesante que la anterior, es el poder explicar porqué en tan poco tiempo la región central del Camp de Tarragona se ha convertido en el segundo motor económico de Cataluña. La increíble cantidad de infraestructura para la movilidad, su posición y características geográficas, dan cuenta de este fenómeno de dinamismo regional.

El Camp de Tarragona está situado a lo largo de la costa meridional de Cataluña, entre Barcelona y el Ebro. Es una región conformada por las comarcas del Tarragonés, del Alt Camp y del Baix Camp. Recientemente se han incorporado la Conca del Barberá, el Priorat y el Baix Penedés. La región cuenta actualmente con casi 370,000 habitantes (cálculos propios a partir del Institut d’Estadística de Catalunya, IDESCAT, para el año 2007, aunque otras fuentes cifren el número de habitantes en 400,000), distribuidos de manera poco uniforme sobre un área total de 3,000 Km² y contando con una densidad de 200 hab/Km²). A manera de comparación, podemos afirmar que el Camp de Tarragona en su conjunto, es casi del

mismo tamaño en extensión que el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona (3,241 Km²), aunque la concentración de los asentamientos en la región central del Camp de Tarragona sea mucho menor .

En esta zona se encuentran las principales ciudades de la región: Tarragona (Tarragonés), Reus (Baix Camp) y Valls (Alt Camp). El territorio que ocupan estos asentamientos humanos está limitado por la cordillera pre-litoral (con una altura máxima de 1,200 m.) en forma de media luna de la que desciende una planicie que limita con el mar mediterráneo. La ribera de la llanura, denominada Costa Dorada, es baja sin contabilizar parte del término municipal de Salou y exceptuando el desnivel aproximado de 80 m. con respecto al puerto en la sección de Tarragona.

Del sistema montañoso transversal emanan rieras de trayectos cortos perpendiculares a la línea de mar y que están secos casi todo el año, aunque en época de lluvias suelen llevar un importante caudal. Los tres ríos más importantes por su envergadura son el Gaiá, el Francolí y el Ciurana. El Gaiá nace cerca de la Conca del Barberá; atraviesa la cordillera pre-litoral y llega al Alt Camp formando el pantano de Gaiá; a partir de este punto baja prácticamente seco por el Tarragonés hasta su desembocadura. Recorre una distancia de aproximadamente 85 Km. El Francolí nace también en la Conca del Barberá; atraviesa el Mont Blanc y el macizo de Prades y el Tarragonés. También tiene una longitud aproximada de 85 Km. El otro río de importancia es el Ciurana que atraviesa el Priorat y desemboca en la ribera derecha del Ebro. “...Una parte importante de las precipitaciones se infiltra en el interior de los relieves calcáreos y dendríticos, no siendo aprovechables por la vegetación, que adquiere en muchos puntos un aspecto de notable aridez” (Sabaté 2008, 47). El territorio físico puede ser entendido como secciones entre ríos perpendiculares al mar que van conteniendo distintas planicies, entre las que se encuentran (de sur a norte) la planicie de Riudorms y la costa de Cambrils; la planicie de Reus interrumpiéndose en Salou y las dos pertenecientes al Tarragonés: la margen derecha del Francolí (donde se asentó la industria petroquímica Norte) y la margen izquierda (planicie boscosa donde han proliferado urbanizaciones).

Como se puede apreciar en el mapa MF-1, la mayoría de los pueblos y ciudades se han asentado cerca de las márgenes de los ríos, aunque no siempre en el mismo tipo de terreno. Tal es el caso de Tarragona, emplazada sobre un montículo montañoso que suponía un lugar privilegiado para la observación y la defensa.



1. MODELO DIGITAL DEL TERRENO

El clima es mediterráneo y es factible cultivar en estas tierras frutos secos, vid, olivo, algarrobo, así como diversas hortalizas. Abundan grupos vegetales de maquía (matorral espinoso y denso), lentisco (de hasta 8m. de altura) y palmito. En zonas poco elevadas se encuentra el encinar litoral y en la costa hay abundancia de formaciones de plantas arenícolas.

1.1.2 Antes de la explosión del ámbito central del Camp de Tarragona: de Roma a la petroquímica de la Poble de Mafumet

Como hemos señalado, el ámbito central del Camp de Tarragona no experimentó una expansión urbana notable durante casi 2000 años. La mayor parte construida se erigió tan sólo en 35 años a un ritmo de crecimiento vertiginoso sin relación lineal con el aumento poblacional. La historiadora Ma. Antonieta Ferrer (2006), en su libro *Historia de Tarragona: una ciutat mediterrànea*, señala cuatro periodos claves que nos sirven para entender el proceso de formación y expansión del Camp de Tarragona: los Romanos; la Restauración Cristiana (s. XI-XII); la guerra dels Segadors (s. XVIII); la época contemporánea (s. XIX-XX).

1.1.2.1 Romanos, Visigodos, Árabes

Los Romanos deciden apoderarse del territorio anteriormente habitado por la tribu de los cocetanos hacia el 218 a.c., durante la segunda guerra púnica, fundando Tàrraco y rodeándola con una muralla de 4 Km de largo. Ferrer apunta que la aportación más importante de la época Romana fue la construcción del puerto. Habla de una dualidad: una urbe abierta (al mar) y encerrada (en sus murallas), situada en un montículo estratégico para la coordinación militar. Las actividades principales de este puerto fueron estrictamente pesqueras y militares. La actividad comercial no se desarrollaría sino hasta 1332.

Tàrraco se convierte en la capital del imperio Romano durante los dos años que el emperador Cesar Augusto se queda para dirigir las guerras contra los cántabros hacia el 65 d.c. También sería capital de la provincia de Citerior (posteriormente denominada Tarraconense), en las colonias romanas de Hispania. Desde su fundación, la parte alta de la ciu-

dad se especializó en albergar edificios oficiales, templos y residencias de nobles, mientras que la parte baja (a 80 metros de diferencia) se dedicaba al comercio, al tráfico portuario y a uso residencial civil. Tàrraco tuvo tal importancia como ciudad romana que incluso se edificaron un circo, un teatro y un anfiteatro. De ese período data la Vía Augusta y varios de los monumentos que se erigieron a sus costados.

El suministro de agua se realizaba mediante la canalización del Francolí y conducida a la ciudad a través de un acueducto de 4 Km de longitud. El resto del suelo tarraconense era suelo rural, donde se aplicaron los mismos sistemas parcelarios romanos: las villas. Coexistían con una potente (en relación con su tamaño) industria cerámica y vidriera.

Hacia el año 252, Tarragona es invadida por los bárbaros del norte, cayendo en manos de los visigodos en el 476. Eurico, rey de los visigodos, ocupa territorio tarraconés a la par que se comienzan a celebrar concilios del Arzobispado. Ya desde el siglo III existía una comunidad cristiana incipiente que culminaría en conformarse a la postre como en un Arzobispado. Este hecho, alejado aparentemente de la disciplina urbanística, será fundamental en la conformación posterior de la forma del territorio del Camp de Tarragona.

Hacia el 716, los árabes invaden la región. La ciudad es destruida y hacia el 717 es abandonada, quedando muy pocos habitantes. El asentamiento árabe no fue demasiado sólido en esta zona de España, por lo que no se observan influencias estructurantes sobre el territorio pertenecientes a esta época. Tras las sucesivas guerras, el territorio sufrió un progresivo despoblamiento que se repetirá en diversos momentos de la historia del Camp.

1.1.2.2 La restauración cristiana

Hacia el siglo X, los condes de Barcelona conquistan Tarragona, considerada en esos momentos, tierra de nadie habitada por un puñado de sarracenos y cristianos. Hacia 1118, Tarragona ciudad comienza a ser reconstruida bajo la dirección de su Arzobispo, impuesto por el conde Ramón Berenguer III de Barcelona. La encomienda era la repoblación del territorio y para ello, se trasladan numerosas familias de colonos oriundos de tierras Barcelonesas. La repoblación se lleva a cabo durante los siglos

XII y XIII. En lugar de repoblar el Camp de Tarragona mediante el sistema tradicional de las masías diseminadas (muy comunes en la Cataluña del norte) debido a la inseguridad de habitar en el campo abierto —constantes ataques multitudinarios musulmanes y robos se sucedían continuamente—, se optó por la estrategia de disponerse en grupos numerosos y cohesionados formando poblados muy compactos (Oller 2005). Estos núcleos urbanos se formaban generalmente a partir de un castillo, cerca de un río, en torno al cual se desarrollaba la residencia. Este es el origen de poblaciones como Reus, Montblanc y Valls. En algunos otros casos, se aprovechaban castillos construidos por los árabes.

Diversas órdenes cristianas (como la del Císter) jugaron un papel fundamental en el re-poblamiento del territorio tarraconense, representándose en la instalación de grandes monasterios Cistercienses (Santa María en la Conca de Barberá y Santas Creus en el Alt Camp). Se fundan granjas y colonias agrícolas modélicas y la monarquía se convierte en protectora de dichas órdenes. Incluso, algunas ciudades como Montbanc deben sus murallas a las estancias temporales de los reyes. También durante éste período se registra la creación de un parlamento popular: la Comuna del Camp de Tarragona —organización medieval única en su tipo en la Europa meridional—. Su objetivo era recaudar y decidir sobre los impuestos. Con el tiempo recibiría atribuciones para tomar decisiones sobre edificaciones defensivas (murallas) y acciones de persecución contra el bandolerismo (Oller 2005).

Probablemente esta situación singular, sea una de los fenómenos geo-demográficos más importantes para entender esta dispersión territorial actual de poblaciones más o menos homogéneas y compactas a lo largo y ancho del Camp. Giuseppe Dematteis, dentro de su texto *Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas*, hace referencia, además de a las características de compacidad de la ciudad mediterránea tradicional y a su clara división entre paisaje rural y paisaje urbano, a los orígenes de la dispersión observada en las ciudades denominadas «mediterráneas» y reflexiona lo siguiente:

“...la distribución de elementos urbanos en el territorio (castillos, monasterios, ferias y mercados, lugares de culto e incluso universidades) con los centros correspondientes de poder es [...] un rasgo originario de la civilización germánica y anglosajona que sólo durante la Edad Media penetró en cierta medida en el área latina mediterránea...” (1998, 18).

En la misma línea, Bernardo Secchi (2005) argumenta que el continente europeo es uno fuertemente «antropizado», constituido por una red de asentamientos dispersos. Señala que la construcción del modelo de «villa» con parques y jardines dispersos en el campo (por ejemplo, en el caso del Veneto Central) marca una primera fase de apropiación y densificación de un territorio disperso. Para el caso de la región del Camp de Tarragona, el rasgo distintivo que perdurará mucho después del derribo de las murallas es la preexistencia de una sociedad urbana (la «civitas») que *“coloniza [] el campo circundante a través de un vasto radio y transforma su paisaje, que con todo, sigue siendo rural”* (Dematteis 1998, 19).

Hacia 1332, Pere III el Ceremonioso, otorga a Tarragona la facultad de cargar y descargar mercancías libres de derechos, como ya lo hacía Barcelona (Ferrer i Bosch 2006). A partir de este momento, se da un vuelco en el dinamismo de la región: la producción del Camp tendría ahora una salida a la exportación.

Hacia 1400, la ciudad de Tarragona había sido reconstruida sobre ruinas romanas, por lo que tuvieron que ser edificadas nuevas murallas posteriores para proteger a las nuevas edificaciones que habrían quedado fuera de las originales. La falta de espacio obligó a una primera expansión extra muros. Este fenómeno de la reconcentración dentro de las murallas, supuso a su vez un retroceso para el movimiento portuario. Guerras civiles y enfermedades como la epidemia de la peste negra registrada en 1348 (dura todo un siglo con resultados devastadores) diezman a la población y frenan el progreso del desarrollo portuario tarragonés, desviando la actividad mercantil a la playa de Salou. Ello supuso en cierta medida la primera deslocalización de las actividades mercantiles indirectamente en favor de Reus. El desarrollo del naciente comercio marítimo implicó una nueva amenaza: la piratería, induciendo la construcción de edificaciones militares, principalmente torres defensivas.

Durante los siglos XVI y XVII se aprecia una recuperación económica. Se contabiliza un incremento en la producción agraria donde la importante comercialización del vino generó un impacto positivo que le brindaría la oportunidad de un mayor protagonismo al puerto.



1. GRABADO DE LA CIUDAD DE REUS, 1646



2. VISTA DE LA CIUDAD DE TARRAGONA, 1659



3. SITIO DE TARRAGONA A MANOS DE LOS FRANCESES, 1644

1.1.2.3 A partir de la guerra dels Segadors

Con la Guerra de los Segadores de 1640, el progreso acumulado se frena por completo. La zona es devastada. Esta deflagración supone un durísimo golpe para la ciudad de Tarragona: éxodo de la población y destrucción de la ciudad e instalaciones portuarias. La población se reduce a la mitad. El hecho provoca una vez más el desvío de prácticamente toda la producción al puerto de Salou (Ferrer i Bosch 2006). Cuando la zona se está recuperando, estalla la guerra de sucesión (Carlos III de Austria contra Felipe de Borbón, de Castilla). Hacia 1644 es ocupada por los franceses; hacia 1707 por tropas inglesas y austriacas y, en 1713, Tarragona y toda la región caen en manos del ejército Felipista. Felipe V abole la Comuna del Camp y disminuye el poder del Arzobispado. Convierte a Tarragona en un puesto militar, minimizando sus actividades comerciales y mercantiles y por ende, quedando marginada del desarrollo de Cataluña. A partir de 1717, la intendencia de Cataluña prohíbe *“el desembarco de mercancías extranjeras y no catalanas al puerto de Tarragona... el puerto se reduce al cabotaje para obtener productos alimentarios”* (Ferrer i Bosch 2006). De nueva cuenta se trasladan la mayoría de las actividades mercantiles al puerto de Salou, siendo éste la puerta de entrada para el progreso del resto de la región, pero en especial, de Reus. Reus comienza a verse claramente beneficiada debido al aumento de las rutas comerciales marítimas, principalmente con las colonias de América. Hacia 1776 se derriban completamente las murallas y se desplaza el centro debido al crecimiento. Comienza a posicionarse como una de las ciudades de más influencia en territorio catalán (después de Barcelona y Lleida). Se especializa en la producción y comercialización de aguardiente e incluso se convierte en referencia para fijar el precio internacional. Esta ventaja competitiva sobre Tarragona permite a Reus acumular mayor riqueza y comenzar a expandirse. Mientras que los comerciantes ricos de Reus se construyen palacios, en Tarragona se construyen barricadas. Dentro de una publicación de 1833, denominada *Diccionario Geográfico Universal por una sociedad de literatos*, se puede apreciar claramente la importancia que tenía Reus como centro comercial regional :

“El comercio interior de esta villa consiste en la recepción de todo cuanto necesita para su consumo, y para formar grandes depósitos de los que se vende en ella y se introduce en el interior tanto de la provincia como del reino, como igualmente todo lo que expide por el puerto de Salou... el puerto de Salou distante sólo 1 legua de la villa, anima y vivifica todas las relaciones

mercantiles. Este puerto, que el arte ha segundando [sic] a la naturaleza, ha pretendido elevar el rango de los primeros que existen en todo el Mediterraneo, invirtiendo inmensas sumas... el comercio y vecindario de Reus penetrados y convencidos de las grandes utilidades, que podrían resultarles, allanando los obstáculos que pudiera oponerse a la fácil comunicación, abrió a expensas, en el año de 1771, una carretera magnífica que va desde la villa al puerto de Salou... El aumento y riqueza que ha tenido la villa de Reus se debe en gran parte al genio emprendedor y mercantil de sus habitantes desde tiempos muy remotos, pues ya por los años de 1250 había un comercio reciproco entre ellos y los pueblos vecinos, protegiéndoles extraordinariamente el gobierno del pueblo...” (S.B.M.F.C.L.D 1833).

Aún con el rezago en el progreso de Tarragona, hay una recuperación económica y demográfica. Hacia 1775, la población se eleva hasta alcanzar los 9,174 habitantes, aunque el ritmo de crecimiento es desigual con respecto a Reus (15,000 habitantes el mismo año). Mientras tanto, una generación de arzobispos progresistas —o al menos ilustrados— comienzan a trabajar para que el puerto de Tarragona obtuviera permisos para iniciar el comercio con América. Hacia 1789 se inician las obras que se verán interrumpidas debido a la guerra del Francés en 1809 (Tarragona cae en manos de Napoleón). Los franceses destruyen de nueva cuenta la ciudad. Las murallas son literalmente derruidas por la artillería francesa y dejan a la ciudad de Tarragona con solamente 15,000 habitantes y un barrio marítimo en completa ruina.

1.1.2.4 Época Contemporánea (S. XIX, XX)

En cierto modo, la destrucción de las murallas a manos de los franceses permitiría un replanteamiento urbano y el ensanche de la ciudad. La reconstrucción tuvo en cuenta la orientación comercial del puerto y su gremio se asienta en la parte baja de Tarragona. Hacia 1809, el puerto es reactivado por un grupo de comerciantes que intentan aprovechar la infraestructura portuaria para poder, de una vez por todas, comerciar en grandes cantidades con América. En clara competencia, Reus propone la creación de un canal para unir su centro urbano con Salou. Es aprobada la moción pero estalla la guerra de independencia (contra la ocupación Francesa que entra a Reus en 1809 y no saldría hasta 1814).

Este es otro de los momentos claves en el desarrollo de las dos



3. PLAN DEL CAMP DE TARRAGONA, ELABORADO BAJO LA INVASIÓN INGLESA DE 1711



1. MAPA TOPOGRÁFICO DE TARRAGONA, 1882



2. PLAN DE ENSANCHE DE LA CIUDAD DE TARRAGONA, 1900

principales ciudades. Mientras que Reus ya se enfilaba como una urbe claramente comercial, Tarragona intentaría explotar su histórica relación con el puerto. La segunda crece más debido a la desamortización de los bienes eclesiásticos lo que permite el derrumbamiento de la muralla de Sant Joan y con ello se consigue *“la unión entre la parte alta y la parte baja mediante la construcción de una calle y la Rambla Nova”* (Cantalops 1984) en 1866. A este se le considera como el primer ensanche de Tarragona, proyectado hacia 1854, mismo año en que se propagaban las ideas de Ildefons Cerdà en Barcelona. Este ensanche presentaba problemáticas inherentes a la topografía, debido a las diferencias de nivel entre la parte alta y el puerto, por lo que la aplicación de un sistema ortogonal de crecimiento tardó en llevarse a cabo plenamente. El ganador oficial del concurso murió al año de habersele adjudicado el premio y sus planteamientos, recogidos en su propuesta *Honor y Gloria al Ayuntamiento de Tarragona de 1855*, no fueron realizadas cabalmente debido a el gran número de solares que solicitaba fueran expropiados (Ortueta 2006).

Una de las circunstancias que permitiría una primer expansión de los núcleos urbanos en el Camp de Tarragona fue la devastación de los viñedos franceses en 1867 debido a la invasión de la plaga filoxera. Aunque esta suerte no duraría mucho (pues terminarían las campañas catalanas afectadas por la misma plaga), fue suficiente tiempo para que el puerto de Tarragona volviera a ser uno dinámico y principal exportador de vinos y destilados, generando como efecto multiplicador, toda una industria mercantil y marítima en derredor del puerto. La bonanza del momento impulsa a los comerciantes a invertir en el ferrocarril, que llega a Tarragona en 1865 y que más tarde se extendería a Reus.

El auge económico se ve reflejado en la edificación de algunos edificios de carácter cultural y lúdico (sobre todo en Reus) e incluso, en la redacción hacia 1884 de un segundo plan de ensanche hacia el Oeste; sin embargo, el auge económico y el plan quedarían parcialmente truncados debido a la llegada de la filoxera al campo tarragonés. Aunada a esta crisis vitivinícola, debe sumársele como factor de freno la pérdida de las colonias de Cuba en América y de Filipinas en Asia.

Una de las tesis que sostiene la historiadora Ma. Antonia Ferrer i Bosch (2006) sobre el pobre desarrollo de Tarragona en medio de la vorágine de la revolución industrial, fue que en lugar de que los comerciantes hayan decidido reinvertir su capital en infraestructuras para la moderni-

dad —como bien serían en su momento las máquinas de vapor— decidieron apostar por una inversión en embarcaciones, pensando que el comercio, como en épocas gloriosas de Venecia o Ámsterdam, pudiera llenar las arcas. Si acaso, como ya se mencionó, se invirtió en la línea del ferrocarril Tarragona – Reus, con aproximadamente 23 años de retraso desde la primera concesión de ferrocarril otorgada para ese tramo en 1833 (Ortueta 2006).

Una de las claras señales del retraso en la región fue esta lenta implantación del sistema ferroviario. Desde la primera concesión (1833) hasta la puesta en marcha de la línea (1856), los permisos fueron pasando de compañía en compañía sin realmente consolidarse. La primera solicitud caducó en 1851 y fue rescatada por empresarios locales. Por real orden, se autorizó en 1857 la llegada del ferrocarril hasta Montblanc y en 1862 (año también de la creación del primer Banco de Reus), el trayecto Lleida - Montblanc hasta enlazar con Reus y la línea Barcelona-Valencia. Varios autores señalan que uno de los principales problemas que enfrentaron los inversionistas fue la falta de un marco legal estatal que permitiera que las líneas férreas se implantaran con mayor celeridad (Alcalde 1999) y otros sostienen que se primaron los intereses de Barcelona por encima de los de Tarragona. Aún con retrasos, *“el puerto de Tarragona, gracias a la comunicación por tren con el interior de la Península, aumentó el volumen de importación y exportación de productos”* (Ortueta 2006). Incluso, señala la autora que a pesar del impulso que se le dio a los proyectos del ferrocarril en dirección al puerto de Salou, Tarragona optó por otros puntos de paso, probablemente con la intención de minar la vitalidad de Salou en favor del puerto de Tarragona. Como muestra del dinamismo adquirido, el puerto adquiere una categoría oficial hacia 1852 y es clasificado como de interés general. Se realizan varias obras como la construcción de diques (ya iniciadas en 1814) para prevenir las crecidas del Francolí en las zonas del puerto comercial como indicio de esta importancia creciente.

La modernización, específicamente de la trama urbana de Tarragona, comienza con la aceptación pública de la inutilidad de sus defensas militares (10 de diciembre de 1870). Así, *“inició una campaña en pro de la recuperación de glacís, baterías, fosos y demás restos para sustituirlos por preciosas avenidas ajardinadas...”* (Ortueta 2006). Posteriormente le siguieron el trazado de las principales vías y la ampliación de la marina.

Las dos grandes infraestructuras para la movilidad, el ferrocarril y el



3. PUERTO DE TARRAGONA, (ENTRE 1860 Y 1900)

puerto, abonaron a un crecimiento de la actividad comercial desde 1884 hasta 1903 (el alumbrado eléctrico es introducido por completo hacia 1898), dirigiendo los beneficios a la expansión de la ciudad con la construcción de almacenes, muelles e infraestructura portuaria. Para las postrimerías del siglo XX ya se tenía configurado un puerto artificial catalogado como de primera categoría dentro del conjunto de puertos españoles, eliminando definitivamente la histórica competencia entre el puerto de Salou y el de Tarragona, aunque los comerciantes de Tarragona no pudieron substituir a los de Reus en el control de las transacciones económicas (Olivé 1989). Reus, que utilizó durante tanto tiempo a Salou como entrada y salida de sus productos, tuvo forzosamente que pasar sus mercancías por Tarragona, repartiendo la rentabilidad del negocio mercantil en distintas áreas del territorio. Como respuesta a la nueva jerarquía comercial, se aprueban hacia 1863 las primeras casetas de baño; en 1865 se inaugura la estación del ferrocarril y en 1867 se pone en funcionamiento la línea de tranvía —*el carrilet*—, que uniría a Reus con Salou. Sería el punto de partida de una nueva actividad de diversificación de la economía: el turismo.

El puerto, ya consolidado, se ve beneficiado hacia 1922 por la instalación de vías férreas en el muelle paralelo. A pesar de haberse convertido en un gran puerto (el de Tarragona) y aunado al hecho de haber absorbido las actividades del de Salou, la actividad portuaria, centrada en la importación y exportación de productos generalmente agrícolas de las comarcas del interior, no comportó un desarrollo industrial, y éste, no llegaría sino hasta el segundo cuarto del siglo XX. Hacia 1928 había censadas en Tarragona solamente 26 fábricas frente a las 42 de Valls o las 102 de Reus. Las fábricas de Tarragona dependían casi exclusivamente del comercio portuario¹¹⁵, lo que en gran medida impulsó continuamente a mejorar esta infraestructura (Olivé 1989).

Mientras que Reus sí había llegado a tiempo a la revolución industrial esencialmente mediante la modernización de sus plantas productoras de vinos y destilados, Tarragona tuvo que luchar contra el despoblamiento causado originalmente por la crisis del carbón y el impacto expandido de la plaga de la filoxera. Para ello, el ayuntamiento de Tarragona promul-

115 La industria en Tarragona hacia 1927 era una de tipo familiar y que daba trabajo a muy pocos obreros. La mayoría de ellas estaba ligada a la producción agraria y la crianza de vinos, a excepción de una harinera y una fábrica de chocolates. Además, Tarragona diversificaba su producción con la instalación de los Astilleros y la Tabacalera. El impulso a la actividad portuaria y marítima vendría dada por la constitución de la Caja de Crédito Marítimo de Cataluña, permitiendo ello la mejora de los servicios ofrecidos por el puerto y su consecuente aumento en el tráfico a finales de la década de los 20 (COC 1987).

gó leyes de exención de impuestos para la instalación de equipamientos productivos. Hacia 1903 se instala la fábrica de licores «Chartreuse» de los Cartujos. Ésta política de competitividad inter-regional continuará hasta bien entrado el siglo XX, donde veremos más adelante cómo, en aras de un progreso acelerado, ceden (venden barato) suelo urbanizable para la instalación de los complejos de la industria petroquímica.

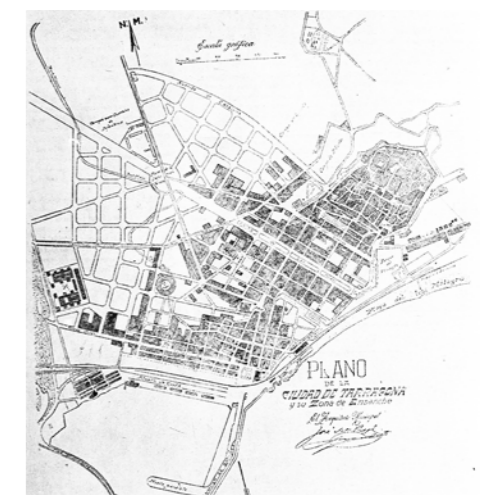
Reus, más industrializada, creció en tamaño y población en el primer decenio del siglo XX. Diversos autores señalan que hubo una migración masiva de la Conca del Barberá con dirección Reus, principalmente, provocada por la crisis agrícola de fines del siglo XIX. La llegada del ferrocarril hasta la Conca de Barberá fue uno de los factores determinantes de dicha migración, aportando a Reus (25,000 hab. hacia 1905) unos 500 habitantes más, de las cuales el 90%, provenían de realizar actividades agrarias. En sí, se observó una clásica migración campo –ciudad que fue determinante en la dirección de las dinámicas demográficas en la región. Aunque sus bajos números no indiquen una despoblación masiva de la Conca del Barberá, éste éxodo represento la pérdida de un 20% de su población entre 1887 y 1910 (Grau 2001, 134).

Como resultado de la Primera Guerra Mundial, el puerto de Tarragona experimenta otro gran crecimiento comercial con los países beligerantes. A pesar de ello, se habla de una crisis en Tarragona en 1921. Ferrer señala como una de las probables causas, el inequitativo trazo del ferrocarril que partía de Madrid, pero que no pasaba por Tarragona. Con todo y crisis, hacia 1922 se aprueba un tercer plan de ensanche, el cual contemplaba la edificación de una gran plaza circular (la plaza imperial Tárraco) al final de la rambla Nova. También en esta época se edifica la fábrica de tabacos y el sanatorio marítimo de la Savinosa, ambos en extremos externos de la ciudad, atrayendo nuevamente mano de obra para la construcción. Tarragona contaba hacia 1923 con 27,000 habitantes, de los cuales un 23% de ellos trabajaba en el sector primario; un 39% lo hacía en el secundario y un mayoritario 43% de la fuerza laboral se dedicaba a actividades terciarias. La actividad portuaria tuvo un peso evidente en ese gran terciario, aún con un sistema capitalista poco desarrollado. Con la crisis de 1922 se ve reducido drásticamente el volumen de exportaciones. Estas exportaciones centraban sus esfuerzos en la comercialización del vino producido por la industria de Tarragona (Olivé 1989).

Hasta antes de la proclamación de la República Catalana en 1931,



4. PLANO DE REUS, 1930



5. ENSANCHE DE TARRAGONA, 1930

con la dictadura de Primo de Rivera aparece una época de “fiscalización ciudadana” que paulatinamente clausura y destruye relaciones y clubes sociales, económicos, comerciales y culturales ya establecidos, con una consiguiente pérdida de la inercia del desarrollo. Durante estos tres primeros decenios del siglo XX, el crecimiento poblacional de las aglomeraciones más numerosas del ámbito central del Camp (Tarragona, Reus y Vila-Seca) fue constante pero dispar. Para los casos de Reus y Tarragona, se observa un aumento de población producida por una migración campo – ciudad. Sin embargo, esta época es decisiva en términos de capacidad de atracción de población: Tarragona se convertía en un polo de mayor dinamismo debido al puerto (o probablemente por su cercanía con Barcelona) y por ello su crecimiento fue constante. En Reus, la población aumentaba pero rápidamente disminuía en favor de la propia Tarragona y de Vila-Seca. Aún así, las diferencias eran relativamente bajas. Entre las dos ciudades sumaban casi el 70% de la población total del ámbito central del Camp (entre 30 y 35 mil personas por núcleo). Mientras que en sólo algunas poblaciones se rebasaban los 2,000 e incluso los 3,000 habitantes, el resto de los núcleos urbanos circunvecinos apenas rozaban el millar. Se evidencia ya desde esta época la potencialidad del área central para atraer actividades y redirigir los recursos en favor de infraestructuras que las hicieran aún más potentes. El peso poblacional de Tarragona se iba haciendo más evidente (59% del total) mientras que se iban acentuando las diferencias demográficas en el resto del territorio.

Los años que seguirían a la segunda república estarían marcados por un frenazo en la economía incitado indirectamente por la crisis bursátil de 1929. A una disminución de las exportaciones¹¹⁶ le sobrevino una disminución en la migración. Para este período, aunque la base productiva seguía siendo la agropecuaria (producción y exportación de frutos secos como la avellana), el cambio en la ocupación del suelo ya era evidente, pasando el sector primario de 54% en 1900 a sólo el 34 % hacia 1963. Paralelamente, la industria de la manufactura, como en el caso de la tabacalera, doblaría sus jornaleros en el mismo período de tiempo¹¹⁷.

El estallido de la guerra civil representó un nuevo retroceso en el desarrollo de la industria regional y de la expansión de las ciudades, no así en la población. Los bombardeos y la destrucción parcial de las plantas

116 Que la Cámara de Comercio de Tarragona tasó en una afectación del 40% de las transacciones en el período 1929-1931 (COC 1987, 173)

117 La Tabacalera pasó de contratar a 64 operarios en 1932 a 102 trabajadores para 1932 (COC 1987, 169)

productivas generaron un nuevo período de declive económico. Según Olivé (1989), durante la década de los cuarenta y los cincuenta, la industria estaría relativamente apagada, a excepción de algunas entidades en el sector químico, textil y metalúrgico. La Tabacalera, destruida durante los bombardeos, no sería reconstruida sino hasta 1943.

El período de postguerra viene a caracterizarse en toda España por un abandono paulatino de las actividades agrarias y el control estatal de sus actividades; el freno en el crecimiento de las ciudades estaría precedido por una crisis de distribución, lo que también facilitaría el retorno de campesinos a sus lugares de origen en busca de una cercanía mayor con los alimentos; la destrucción del aparato productivo privado y su sustitución por empresas de control estatal y finalmente, la devolución de tierras expropiadas durante la reforma agraria promovida por la segunda república a manos de anteriores terratenientes¹¹⁸. Existía una tendencia generalizada en los políticos de la época para promover inversiones en grandes fábricas que dieran mayores dimensiones al movimiento “nacionalista” en lugar de promover la creación de pequeñas y más eficaces empresas:

“En los años como 1945 y 1949, la oferta eléctrica estuvo en ocasiones un 30 por 100 por debajo de la demanda... el crecimiento [económico] fue de sólo un 0,6 por 100 anual durante el período 1935 – 1950, mientras que en Europa el ritmo fue de 2,7 por 100. Únicamente en 1950 se llegó en España a alcanzar los niveles industriales de 1930... En 1950, la renta per cápita era un 40 por 100 inferior a la italiana, cuando en 1930 sólo lo era el 10 por 100” (Tussell 2007, 166-167).

Mientras tanto, el campo, abandonado, es cultivado con tecnología de principio de siglo.

A pesar de que el Estado organiza una «Dirección General de Regiones Devastadas», las infraestructuras destruidas durante la guerra civil tardarían mucho en ser restituidas. No es hasta 1959, con la entrada masiva de capital extranjero, que el ritmo de crecimiento económico provocaría esas grandes transformaciones urbanas en el territorio del Camp¹¹⁹.

118 Al retroceso en la producción agraria, se deben sumar, como características de posguerra, un acusado intervencionismo que generó la emergencia de un mercado negro, una inflación de 507.5% en el índice de precios alimentarios, una paralización de la estructura industrial que seguiría siendo prácticamente la misma base que en los años 30 (vinos y licores, refinerías de azufre, fábricas de aglomerados de carbón, etc.), la destrucción del parque industrial de determinados sectores por el sistema de cupos de producción (que paralizaba la producción local), la restricción eléctrica que repercutió tanto en la productividad como en el consumo y las propias restricciones al consumo (COC 1987, 200-207)

119 El tráfico del puerto de Tarragona registró un retroceso muy importante, no logrando igualar el nivel obte-

Olivé no es el único autor que señala que hasta después de los cincuenta no se produciría una real industrialización en el ámbito central del Camp de Tarragona. Roberto del Amo Benito, en su tesis doctoral (2003) sostiene que esta industrialización, además de ser tardía, se daría en dos fases: la primera hasta mediados de los años sesenta, caracterizada por el desarrollo de pequeñas y medianas industrias, con poco capital y mucha mano de obra; la segunda, una etapa caracterizada por la implantación de la gran industria petroquímica, con gran capital, menor empleo fijo y un consumo de suelo mucho mayor¹²⁰.

1.1.2.5 Época Contemporánea / del Franquismo a la Democracia

Se hace una distinción en este segmento de *época contemporánea* respecto al resto del siglo y nos detenemos en el período del franquismo debido a que es una de las piedras angulares del estado actual de la ocupación del suelo en el territorio de estudio. Del mismo modo lo haremos para analizar puntualmente la época de la democracia hasta fechas recientes.

El decenio franquista de 1950 estará caracterizado por el fin del aislamiento internacional en el que había estado sumergida España durante el decenio precedente. En 1950 quedan revocadas las resoluciones de la ONU de 1946 y a fines del mismo año, España es aceptada dentro de la FAO; en 1951 hace lo propio con la Organización Internacional de la Aviación Civil; en 1952 entra en la UNESCO y hacia 1953 se restablecen las relaciones diplomáticas con los EEUU. El modelo de autarquía económica impuesto habría llegado a su final precisamente por su incapacidad de generar un crecimiento sostenido y era necesaria la intervención de capital extranjero para la reconstrucción. Ya desde 1955 se vislumbraba la posibilidad de integrarse a la OECEE —ahora OCDE— y al FMI con el objeto de lograr la atracción de capitales, el otorgamiento de préstamos y

nido en 1933 hasta el año de 1953 (COC 1987, 206).

120 Esta visión es compartida por Josep Llop Tous (2002) quien señala que el papel del sector industrial era muy reducido en la ciudad de Tarragona y que hacia 1956 se caracterizaba por una subordinación directa de las producciones agrarias, sin haber logrado una fase meramente industrial y sin haber concentrado actividades [industriales] en zonas específicas (pp. 34). En un texto publicado por la Cámara de Comercio de Tarragona, puede leerse: “Tarragona puede calificarse antes de la década de los setenta como una zona «subindustrial». No llega a representar el sector industrial la quinta parte del empleo, ni un tercio del PIB. A excepción de la industria química de base (Flix), algunas factorías textiles en Reus y Valls, la industria papelera de la Riba y la Fábrica de Tabacos de la capital, el resto del sector correspondía a instalaciones más o menos artesanales situadas cerca de los centros de consumo o bien industrias íntimamente conectadas a la agricultura y la ganadería”. (COC 1987, 221).

la posibilidad de participar en el Mercado Común. Para ello, se promueve e implementa el Plan Nacional de Estabilización Económica, cuyo objetivo era el diseño y la ejecución de las medidas políticas, económicas y monetarias necesarias para estabilizar la moneda en relación con el dólar (mediante una devaluación y un control de paridad) con el fin de dar certidumbre y estabilidad a las transacciones comerciales. La aplicación del plan produjo la elevación de los tipos de interés (atrayendo capital) pero al mismo tiempo, generando una inflación y periodos de desempleo.

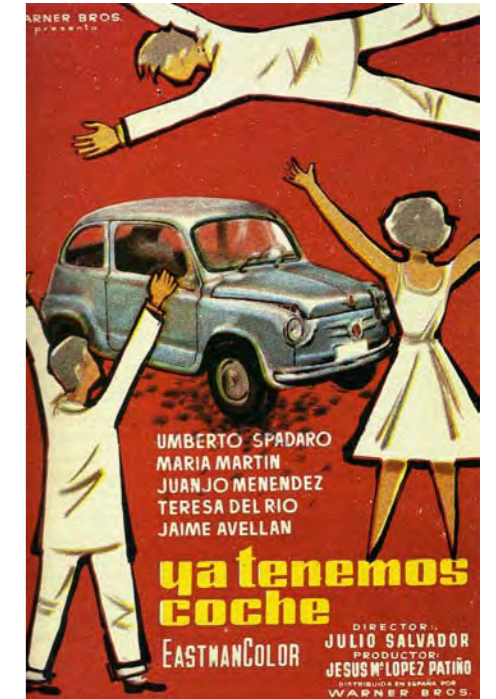
Se señala insistentemente que el crecimiento significativo de la renta nacional a mediados de la década de 1950 se debe básicamente a los préstamos otorgados por los EEUU que, a pesar de haber sido los más bajos otorgados a cualquier país europeo en la postguerra, sirvieron para que en 1952 la tasa media de crecimiento del producto industrial se situara en el 15%. En palabras de Javier Tussell :

“La economía española pasó de nuevo, de ser mayoritariamente agraria a semiindustrial [sic], descendiendo el papel de la agricultura en el PIB a tan sólo 25 por 100... el desarrollo económico español fue, por tanto, notable y superó el de cualquier otra época anterior, incluida la de la dictadura de Primo de Rivera... este tipo de crecimiento con el tiempo acabó obligando a la adopción de una política más ortodoxa a partir de 1957 y definitivamente liberalizadora en 1959” (2007, 271).¹²¹

Tussell agrega que otro de los factores que contribuyeron a este crecimiento fue el abandono de la empresa de extracción de petróleo y la búsqueda de materias primas para la generación de energía y su sustitución por la implantación de refinerías. Ello permitió, por ejemplo, la edificación de fábricas de producción de acero y su consecuente utilización en la industria automotriz (SEAT). Es en este marco en el que comienza en realidad el período de crecimiento sostenido y exponencial de las ciudades españolas y su expansión urbana.

Con riesgo a equivocarnos, hemos determinado como uno de los puntos de partida cruciales para las posteriores lógicas de crecimiento de nuestro complejo territorio de estudio, la edificación de la Universidad La-

121 A pesar del aumento en el peso económico en España a favor de la industria y los servicios, en la provincia de Tarragona el sector primario hacia 1950 todavía tenía un peso relativamente alto en términos de la PEA, alcanzando un 57% la población que trabajaba en agricultura y pesca, alcanzando un PIB del 28% del valor neto provincial (COC 1987, 218).



6. CARTEL PUBLICITARIO DE LA PELÍCULA “YA TENEMOS COCHE”, 1958



7. INAUGURACIÓN DE LA UNIVERSIDAD LABORAL, 1956



8. UNIVERSIDAD LABORAL. VISTA AÉREA DE 1953

boral de Tarragona (1952-1956)¹²². Hacia 1950, el ministro de trabajo en turno pronunció un discurso sobre la apertura de universidades para formar obreros. Se compran dos fincas pertenecientes a los términos de Tarragona y Vila-Seca que en su conjunto sumaban 150 hectáreas, situadas a tres kilómetros de Tarragona, sobre la playa y junto a la desembocadura del río Francolí. Este complejo educativo —uno más dentro del proyecto franquista— posteriormente denominado “Universidad Laboral Francisco Franco”, cobra importancia —fuera la esfera política— debido a que este sería el primer proceso de transformación del suelo rural en suelo urbano de grandes dimensiones en el Camp de Tarragona fuera de un núcleo consolidado (ensanche, reforma). La universidad, a pesar de no haber sido un punto de atracción de grandes masas de inmigrantes (en la obra sólo participaron 200 personas), los asentamientos de casas (barracas se señala en el documento consultado) que se edificaron para albergar a los trabajadores localizados en los barrios de Torreforta y Bonavista, significaron un importante proceso de crecimiento de éstos núcleos que posteriormente comenzaría a congregarse a una masa de trabajadores especializados en los servicios a la construcción: albañiles, encofradores, cerrajeros, etc.

Cualquiera que haya sido el plan con la implementación de la Universidad Laboral, éste prácticamente falla como gran infraestructura de desarrollo de capital humano al servicio del estado franquista al verse opacado con la instalación de una gran industria petroquímica sobre el polígono de Entrevías. Lo que permaneció, fue la lógica de la colonización del espacio agrario: **la implantación de grandes piezas** (en este caso, equipamiento educativo) **que permitieran la consolidación de nuevos desarrollos urbanos mediante la posterior edificación de infraestructuras para la movilidad que asegurarían su accesibilidad**. Al mismo tiempo, esta consolidación o elevación de rango de caminos a carreteras supondría hacia el futuro el aseguramiento de áreas urbanizables limitadas por dicha infraestructura.

Aunque en términos reales de ocupación del suelo no sea tan significativo, la creación durante el período 1950-1970 de nuevos centros educativos alternativos a los equipamientos tradicionales—enseñanza privada de calidad en manos de grupos religiosos— dio lugar a una nue-

122 Curiosamente, los autores del libro *Los primeros cien años de la Cámara* (COC 1987) y citado numerosas veces a lo largo de este capítulo, coinciden en señalar que la Universidad laboral, en conjunto con la ciudad residencial, serían los hitos fundamentales con relación a la edificación de nuevos equipamientos. E incluso, van más allá al señalar: “Hay que hacer hincapié en el aspecto urbanístico que entraña todo este grupo de edificaciones entendiéndolo como punta de lanza en preparación turística de la Playa Larga.” (pp. 225).

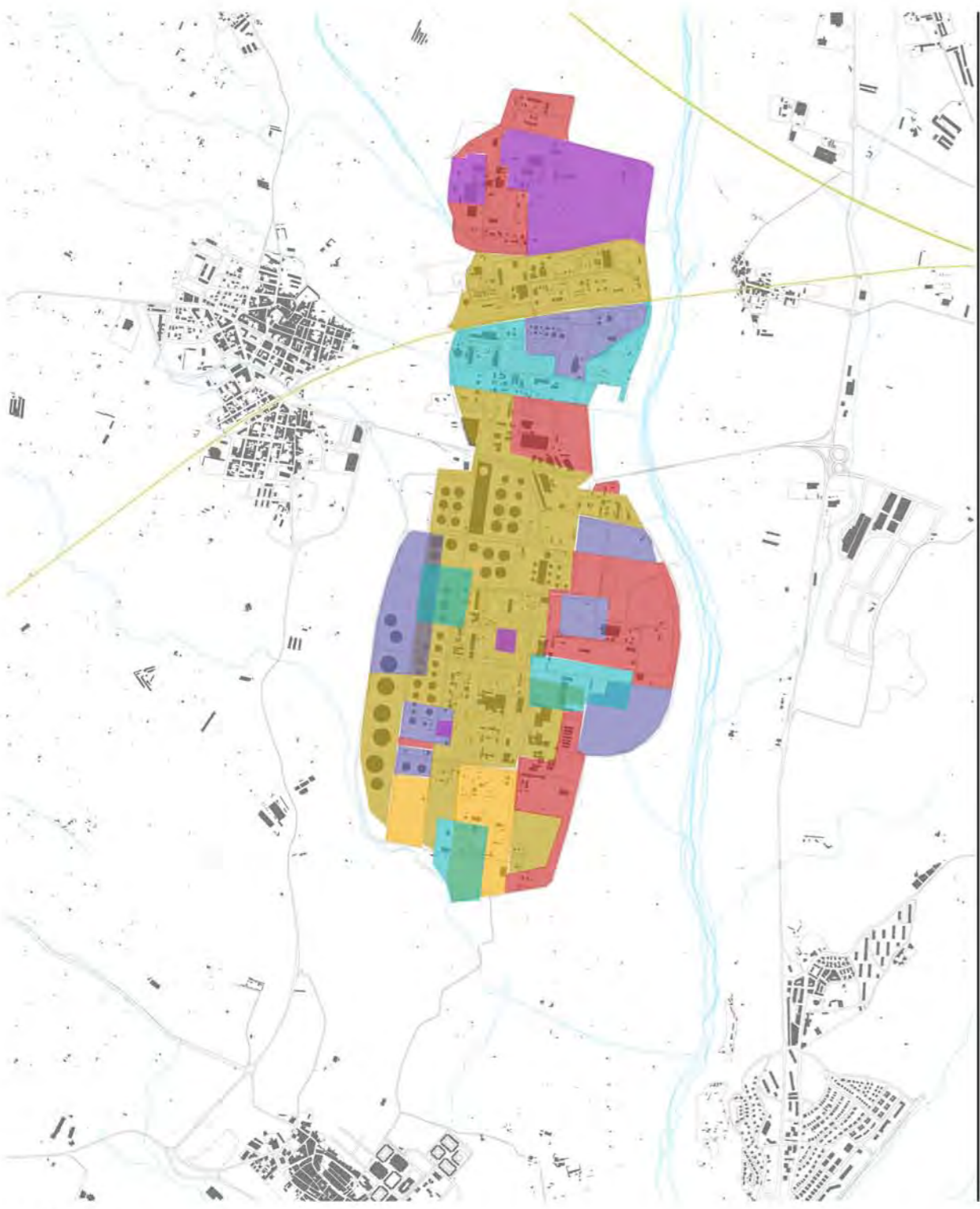
va manera de ocupar el suelo rural. Se buscaba la localización de dichos centros en espacios fuera de la ciudad debido a que suponían un mejor nivel de calidad espacial y paisajística donde poder fomentar el desarrollo de nuevas generaciones, además de la factibilidad debido a lo asequible del precio del suelo. Los centros educativos y de formación constituyeron y siguen constituyendo actualmente una especie de «puntas de lanza» para asegurar el éxito de nuevos desarrollos inmobiliarios. Sin embargo, el elemento de transformación más significativo y en el que ahondaremos un poco más fue la implantación de una potente industria química que transformaría radicalmente el paisaje rural y el sistema de ciudades del Camp de Tarragona.

Durante los años cincuenta y sesenta hay un auge en la industria petroquímica en los países desarrollados (COC 1987, 245). Esto se debió no solamente a la sustitución del carbón como materia prima básica para la generación de energía, sino al aumento en la utilización de materias primas sintéticas para la producción de bienes de consumo (plásticos, fibras químicas, etc.).

A pesar de que el estado franquista no otorgó a la zona de Tarragona la categoría de área preferencial de desarrollo y promoción industrial, la labor se llevó a cabo a nivel local, mediante la compra de suelo rural por parte del Ayuntamiento para su posterior venta a las empresas interesadas (Ferrer 2006, Llop 2002)¹²³. Aún cuando la industrialización había comenzado años atrás (antes de la guerra civil se producen tres asentamientos industriales de un cierto peso, como la Unión Azufrera en 1920, CAMPSA en 1927 y Tabacalera S.A. En 1931¹²⁴ y hacia finales de los años cuarenta se localizaría CEPA (Compañía Española de productos aromáticos S.A.) al costado de la carretera de Valencia), las primeras de gran peso en instalarse en la zona fueron CEPESA (Compañía Española de Petróleos S.A.) y posteriormente, la empresa italiana Ceratonia, S.A. En 1954; Abaco i S. Vidal (aceites y alimentación) el mismo año y la química Abelló – Oxíge-

123 En un documento elaborado por la Cámara de Comercio de Tarragona de 1954, titulado «Informe sobre las ventajas que ofrece Tarragona para el establecimiento de nuevas industrias», se indicaban las oportunidades y posibilidades que Tarragona podía ofrecer para el desarrollo industrial debido a albergar un gran nudo de comunicaciones de primer orden, amén del suelo barato que se podía adquirir en los márgenes del río Francolí. También se vislumbraba desde ese entonces la creación de una industria química orientada a la fabricación de fibras sintéticas y otra zona localizada entre Tarragona y Reus que se ocupara de la industria de equipos electrónicos (COC 1987, 222).

124 Llop 2002, 33.



POLÍGONO NORTE (MAFUMET)

1976	1983	1991	1997	2000	2002
136	198	262	293	329	470

Notas: Planos elaborados a partir de la serie topográfica 1:5,000 de Catalunya (BT-5M), en su versión raster y vectorial, descargados del sitio web del Instituto Cartográfico de Catalunya durante junio del 2008. La referencia que dan en las especificaciones técnicas de los mapas del ICC sobre la fecha de la elaboración es "la más actualizada de que se dispone", por lo que se asume la fecha actual para estos efectos.

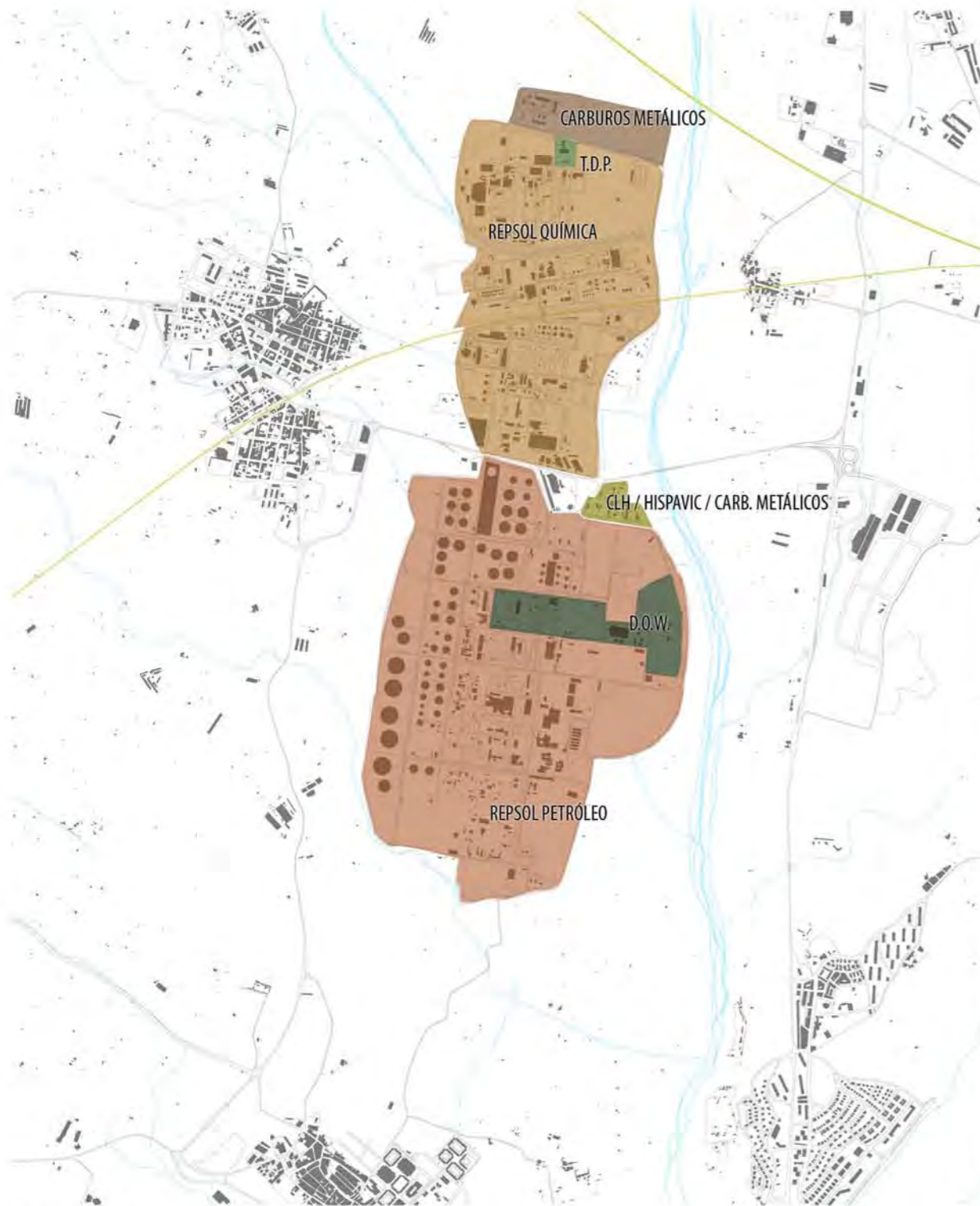
- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
- FF.CC.
- NÚCLEOS URBANOS CONSOLIDADOS
- EDIFICACIÓN AISLADA
- RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES



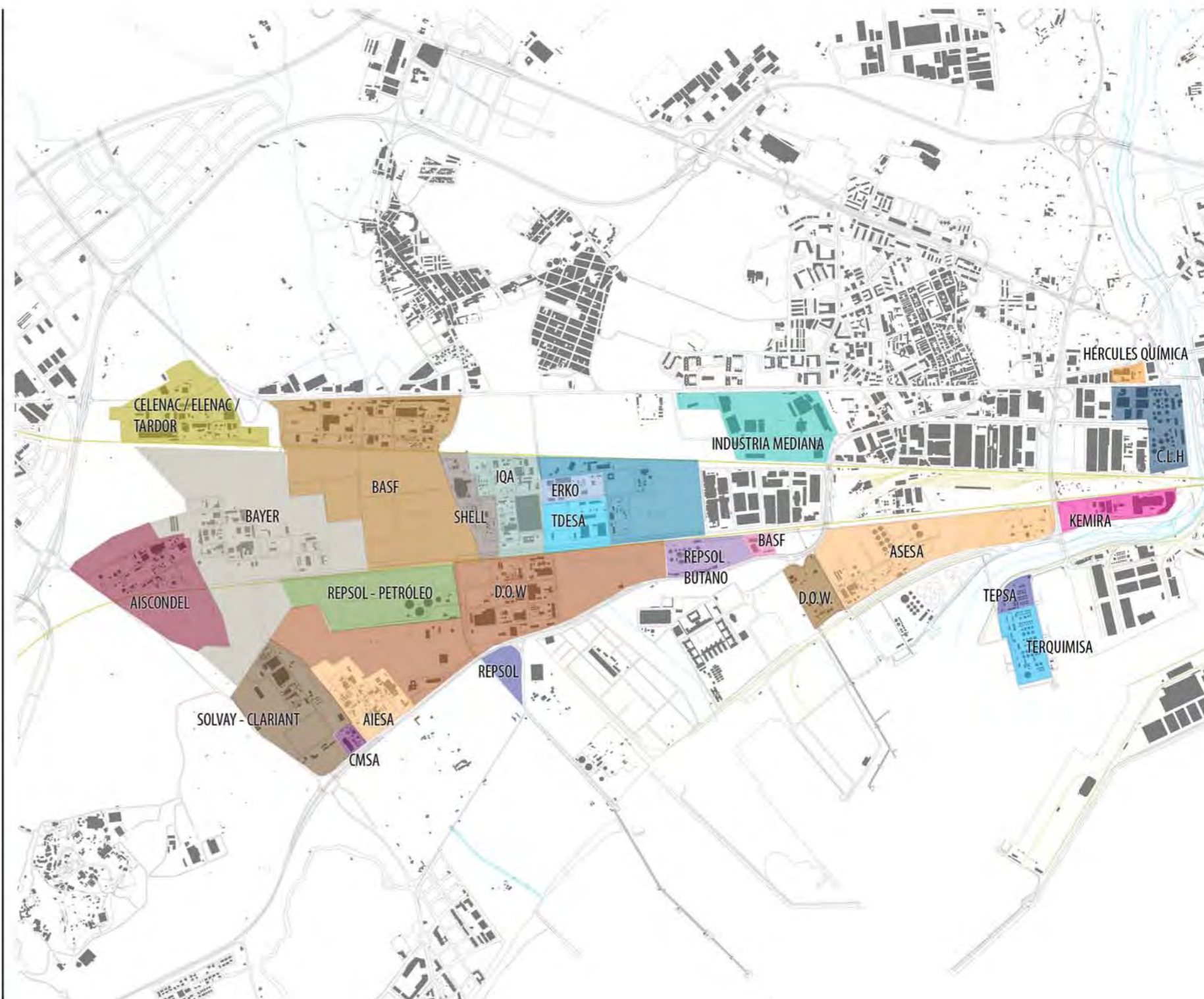
POLÍGONO SUR (ENTREVÍAS)

1965	1975	1983	1986	1990	1993	1996	2000
27	141	154	175	215	219	234	353

NOTA 2:
Los periodos de aparición de la industria química son los que aparecen en el Plan Director de Industria y Turismo del 2003, por lo que si se observan en este mapa áreas de industria que no queden coloreadas es debido a la fuente original.



POLÍGONO NORTE (MAFUMET)



POLÍGONO SUR (ENTREVÍAS)

Notas: Planos elaborados a partir de la serie topográfica 1:5,000 de Catalunya (BT-5M), en su versión raster y vectorial, descargados del sitio web del Instituto Cartográfico de Catalunya durante junio del 2008. La referencia que dan en las especificaciones técnicas de los mapas del ICC sobre la fecha de la elaboración es "la más actualizada de que se dispone", por lo que se asume la fecha actual para estos efectos.

VIARIOS PRINCIPALES
VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES

FF.CC.
NÚCLEOS URBANOS CONSOLIDADOS

EDIFICACIÓN AISLADA
RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

MAPAS DE REFERENCIA:
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC), Plan director de las actividades industriales y turísticas del Camp de Tarragona, GENCAT 2003. Para más detalles ver apartado bibliográfico.

0 100 500 1000 2000
A4 - ESCALA 1:60,000m
A3 - ESCALA 1:30,000m

JORGE MONTEJANO
JULIO 2008

MAPA

MR-3

no – Linde hacia el 56. Se crea el polígono industrial de Entrevías también en 1956¹²⁵ (ahora denominado polígono sur), localizado entre las líneas ferroviarias en dirección Valencia y Zaragoza, y posteriormente el polígono industrial del Francolí en 1959 más próximo al núcleo urbano (ver mapa MR-1).

Hacia 1961 nace la primera gran industria química (Industrias Químicas Asociadas), ocupando 80 has. Su puesta en funcionamiento llega en 1966. En 1962, CEPSA (Compañía española de petróleos S.A.) compra 50 ha en terrenos próximos a la Universidad laboral, quedando en funcionamiento en 1965 y produciendo principalmente asfaltos y destilados asfálticos. En 1963 comienza a operar también la empresa Aliada Química S.A. (hoy Kemira Ibérica S.A) junto al puerto de Tarragona. En total, durante este período ya se encuentran instaladas en el polígono de Entrevías 6 industrias con un total de 240 mil m² ocupados, mientras que se contabilizan 11 empresas establecidas en otros lugares del término municipal (con aproximadamente 264 mil m² de ocupación). Para el puerto de Tarragona esto supuso un nuevo impulso en términos de tráfico. De igual modo, la construcción de la doble vía Reus-Tarragona permitió ligar a Tarragona con otras zonas de producción como Lleida, Aragón, Navarra y Rioja, comportando ello un aumento de la movilización de mercancías en el puerto.



9. ANTES DE LA INDUSTRIALIZACIÓN, 1963

Durante la década de 1960 (tiempos del mandato del Alcalde Benigno Dalmau en Tarragona, quien ofrecería suelo industrial a precios bajos a las empresas interesadas en establecerse y que lo llevaría a ser procesado, juzgado y condenado a seis años de prisión) se consolida la industria petroquímica. En 1962 se realiza la transacción de compra-venta de terrenos en el término de la Canonja en favor de la empresa Unión Española de Explosivos, quienes destinarían sus terrenos a la construcción de la fábrica de Industrias Químicas Asociadas (IQA). Con la puesta en funcionamiento de IQA, vendrían otras empresas que compraban productos a las primeras, como la empresa Dow-Unquinesa. Hacia finales de ese decenio (1967) se instala la compañía Norteamericana Dow Chemical Ibérica, ocupando 27 ha. En 1968, entra en operación Fábricas de Amoniaco de Tarragona y en 1969, BASF Española en terrenos situados junto a la CN-340 cerca de la Canonja, ocupando inicialmente 35 ha y llegando en los años setentas a una ocupación de 64 ha. Actualmente, la fábrica cuenta con 90 ha¹²⁶.



10. ASES A Y EL PUERTO 1695-1966

125 Plan que en opinión de Josep Llop Tous (2002) fue extremadamente rudimentario.

126 Para ver con más detalle la localización, propiedad y año de asentamiento de las empresas instaladas tanto en el polígono sur como en el polígono norte, ver la serie de mapas de referencia (MR-1, MR-2 y MR-3)

Se instalan también empresas como Aragonesas Industrias y Energía (AIESA), Aiscondel y Monsanto Ibérica, todas ellas dedicadas a la producción de químicos. Bayer Hispania se instala en Tarragona en 1971 en el sub complejo sur de la ciudad, en una superficie de 61 ha. En 1972, aparece Carbuos Griesheim (dedicada a la producción de gases) al lado de la autovía Salou – Tarragona y hacia 1974 se instala Hoest Ibérica S.A, junto a Bayer en las inmediaciones de Vila-Seca (del Amo 2003).

Antes de continuar con el relato lineal de la consolidación del sector petroquímico, vale la pena hacer un alto para reflexionar sobre las razones de localización empresarial en el área de Tarragona.

Según Llop (2002), ni las heladas de 1956, ni la simple disponibilidad de una gran planicie pueden ser tomadas como razones únicas en la toma de decisión de la localización de dichas empresas. Él sugiere que la respuesta es una de índole multifactorial y donde los intereses a título personal jugaron un papel muy importante.

El auge a nivel mundial de la industria petroquímica hacia los años cincuenta y ya mencionado anteriormente en este texto, estaría representado por la transformación en la base de generación de energía (del carbón al petróleo), principalmente en los Estados Unidos y el centro de Europa, y por una expansión sin precedentes de las compañías petroquímicas transnacionales en busca de nuevos mercados, nuevos centros de distribución y nuevos emplazamientos estratégicos de sus fábricas en pos de un menor coste de producción. Por ejemplo, para la Dow Chemical Company, hacia 1966 el 25% del total de las utilidades de la compañía provenían de las ventas fuera de los Estados Unidos, mientras que hacia 1974 ya representaban el 47%¹²⁷. Según la Vanguardia del 10 de Septiembre de 1971, más de la mitad de los fabricantes de productos químicos y plásticos de España utilizaba materias primas producidas por Dow. Así, existe un primer factor clave: la inversión extranjera (mediante la deslocalización) en suelo Español. Para poder asentarse más fácilmente, las empresas extranjeras buscarán conectar con empresas locales que les faciliten su asentamiento. En el caso concreto de Dow, se creó una sinergia pero en sentido contrario. La empresa CEPSA, que buscaba tramitar en solitario el permiso para una refinería de asfaltos en Tarragona (debido a que Cataluña era la

127 www.dow.com visitada en Junio de 2009



11. ANUNCIO PUBLICITARIO DE PRENDAS DE ROPA TRATADAS CON PRODUCTOS QUÍMICOS D.O.W., 1963

región de mayor consumo), inicia contactos con Dow-Unquinesa (DUSA) aún antes de que comenzara la construcción de la planta que tenía autorizada hacia 1960 en Vizcaya. Así, de la necesidad de una proximidad de CEPSA por los productos que ofrecería Dow y de la reducción en costes de transporte, suministro de productos e infraestructuras compartidas, surge una sinergia que llevaría a Dow a asentarse en Tarragona.

Además de esta unión CEPSA-DUSA, otro grupo conformado por Unión Española de Explosivos (UEE) e IQA habrían pugnado por suelo disponible en Tarragona para la construcción de una planta. De este modo, dos empresas que anteriormente habían luchado por mantener el control de la producción petroquímica en España, encontraban una necesidad en común: la de aprovechar las infraestructuras compartidas que se generarían por si se asentaban en un mismo fragmento territorial, siempre con el objetivo de abaratar costes de producción.

Entonces no se puede aseverar tajantemente que las condiciones infraestructurales hayan sido un factor determinante en el asentamiento de la industria petroquímica, aún cuando efectivamente existía una red potente. Incluso en ese entonces no se había ni siquiera esbozado la posibilidad de una autopista mediterránea y el aeropuerto de Reus era utilizado como aeródromo militar, por lo que sería muy simplista suponer que la localización de las empresas se dio únicamente por la infraestructura de movilidad existente. Así, la decisión inicial de asentarse en Tarragona obedeció a una mezcla entre deslocalización y expansión transnacional, un mercado seguro, disponibilidad de suelo barato y adecuado para la actividad industrial, la preexistencia de empresas químicas, la preexistencia de un puerto marítimo y sobre todo, de una sinergia¹²⁸ empresarial no inducida desde los órganos de gobierno.

El inicio tardío de la industrialización en el ámbito central del Camp de Tarragona (ACCT) coincide justamente con una etapa de expansión de los mercados por parte de los países industrializados: los estados vieron en el mercado exterior la oportunidad de garantizar el funcionamiento de la "gran maquinaria" cuando la demanda efectiva de productos no era suficiente en el mercado interno, dando como resultado el proceso de "glo-

128 El concepto de sinergia o el principio de aglomeración, según R. Camagni (2005) es el resultado de una maximización de beneficios relacionados con la disminución de los costes de producción y el aumento de la renta mediante un modo homogéneo de producción a gran escala (economías de escala) que permiten, para su tamaño y proximidad, disminuir el costo por unidad producida. El límite de esta aglomeración está dado básicamente por el coste del transporte (distribución, etc.) y en un segundo término, por los costes crecientes derivados de la misma aglomeración.

balización" o mundialización de la economía (Harvey 1990). Esto puede ser explicado por dos razones fundamentales. La primera es que el modelo de producción fordista (producción en masa para un consumo en masa) no tuvo éxito en Europa sino hasta después de los años cincuenta. La crisis de 1929 y la Segunda Guerra Mundial coartaron el desarrollo del modelo que ya se había puesto en funcionamiento en la década de los años veinte. La segunda, atendiendo al análisis de Harvey, fue que las hegemonías política, militar y monetaria norteamericana, (Bretón Woods, dólar como moneda mundial) causaron un desarrollo internacional del fordismo, promoviendo nuevos espacios (puertos – aeropuertos) y actividades (turismo). Es decir, se dio la exportación y consolidación de un modelo productivo justo cuando ya no era del todo válido para el mercado interno norteamericano. Pero cuando el modelo expandido (en Europa) se encontraba en pleno funcionamiento, inicia la crisis del Fordismo (1973) con la decisión de la OPEP de elevar el precio del petróleo, obligando a replantear los procesos productivos en unos más especializados y mucho más flexibles a las fluctuaciones de la demanda. Mientras que los países desarrollados iniciarán un proceso de transformación de un modelo productivo —basado en la acumulación de capital mediante la industria (capitalismo industrial) a un modelo basado en la gestión de conocimientos (capitalismo cognitivo)¹²⁹ sin ello suponer la destrucción del aparato productivo industrial—, los países en vías de desarrollo continuarán por mayor tiempo explotando el modelo tradicional.

Coincide con los planteamientos realizados por diversos autores, entre ellos R. Méndez e I. Caravaca (1996), donde señalan que en este período industrial (al que denominan capitalismo monopólico), se observa una creciente intervención de los poderes públicos en el funcionamiento de la Economía (Keynes, estado de bienestar) propiciando un establecimiento múltiple y una creciente integración de las empresas en el sentido vertical y horizontal con la consiguiente creación de complejos industriales, además de una consolidación de las economías de aglomeración, la emergencia de concentraciones urbanas, la formación de nuevos complejos territoriales de producción y el reforzamiento de una nueva división internacional del trabajo (fábricas para el mercado mundial). El ACCT participó como receptor de industrias deslocalizadas pero no en un ámbito local, sino provenientes de capitales transnacionales.

129 Ascher, F. (2004)

Aún cuando la industria en España sufrió los efectos directos del aumento en el precio de los carburantes, muy probablemente la petroquímica se mantuvo más que por el alto precio del energético, debido al status de indispensabilidad de su producto en la mayoría de las sub-ramas productivas (desde textiles hasta alimenticias). A pesar de la recesión, el complejo petroquímico se consolidaría con la construcción de la refinería de Mafumet en 1974 (entrando en funcionamiento en 1976), transformando la participación del PIB industrial de la región con una mayor participación del sector químico (55%) y llegando a una participación del 10% del PIB sectorial de la provincia de Tarragona durante 1975.

De 1965 a 1976 se hace en total una ocupación / transformación de suelo rural en suelo productivo por más de 168 ha. Si pensamos que el tamaño del casco urbano de Tarragona de la época era aproximadamente de 176 ha, estaríamos hablando de una transformación sin precedentes, donde la industria química y su infraestructura casi llegan a igualar en tamaño a una urbe que tardó más de 700 años en alcanzar esa envergadura. El polígono de Entrevías se convierte entonces en el detonante más poderoso de la transformación del suelo y del paisaje, no solamente modificando la relación estructural entre los sistemas de ciudades, sino transformando la dinámica social y laboral e impactando en un radio que alcanzaría a las esferas regionales.

Tal fue este impacto, que la demanda por mayores productos químicos para la industria de la transformación y en general, para la generación de infraestructuras viarias, portuarias, aeroportuarias y urbanas en el resto de España y especialmente en Cataluña, se vio reflejada en la designación de la región como una técnicamente adecuada para la instalación de una nueva refinería. El crecimiento económico acelerado y la continua demanda de mayores productos derivados del petróleo en combinación con la consolidación de ese primer *cluster* petroquímico y su accesibilidad representada por la existencia de un puerto, fueron los factores clave para la propuesta de la construcción de una refinería que pudiera satisfacer estas necesidades. Además de la demanda nacional, existía una demanda local de materia prima debido a la proliferación de nuevas empresas químicas asentadas en la región Sur Oeste de Tarragona. Ésta estaba ya cubierta por la refinería de ASESa instalada en el puerto desde 1966; sin embargo, los ritmos de crecimiento superaron la capacidad instalada

y fue necesaria la construcción de una nueva, con mayor capacidad y de alcance supra-regional.

A pesar de que la instalación de las empresas privadas en el polígono de "Entrevías" fue una acción privada promovida por las empresas transnacionales sin coordinación real con el gobierno local (COC 1987, 245), la instalación del complejo petroquímico de Mafumet representaría el aval del Estado con miras a la consolidación del complejo industrial petroquímico más importante de España. La localización de la refinería en la Poble de Mafumet se explica básicamente por estos factores: un suelo llano y con núcleos urbanos cercanos; un gran puerto a su disposición; la cercanía con Barcelona; la disponibilidad de suelo barato (al menos, más que en Barcelona) y su inmediatez con los grandes centros de consumo (del Amo 2003). La elección del lugar, mayoritariamente, se debió a la cercanía con Barcelona, es decir, por principios de proximidad, ya que la mayoría de los productos finales que se elaboraran en dicho complejo serían la base de la producción de la industria de la transformación en Barcelona. También debe afirmarse que esta decisión, a pesar de ser gestionada a nivel gubernamental, fue presionada desde un inicio por los conglomerados industriales establecidos en el Polígono Sur y que demandaban una mayor capacidad de refinamiento para la elaboración de sus productos. Originalmente, la refinería estaba ofrecida tanto a Tarragona como a Barcelona, pero fue la primera la ciudad que presentó una propuesta más coherente. La localización del complejo sería el origen de fuertes debates sobre la compatibilidad de la petroquímica y el turismo. Este hecho provocaría que la localización de la planta no tuviera finalmente unas lógicas de localización completamente válidas. Existían determinadas premisas tales como que la refinería no se localizara a menos de 10 Km de cualquier núcleo importante. Reus solicitaba al menos 30 y no estaba de acuerdo con que se estableciera cerca de los espacios turísticos de Salou, probablemente por el hecho de que todos los miembros de la Asociación Turística Costa Dorada eran reusenses¹³⁰. Dicha propuesta no sería fácilmente aceptada pues entraba en franco conflicto de intereses con la actividad turística desarrollada de manera incipiente desde finales del siglo XIX y masivamente desde los años sesenta. Originalmente, el lugar elegido por la comisión delegada en 1969 era al costado de las primeras implantaciones químicas; sin embargo, esta decisión fue desechada por las presiones ejercidas por

¹³⁰ Llop (2002) explica muy bien la "batalla" en la que se enfrascan Tarragona y Reus con respecto a la localización de la refinería. Para más detalle de este episodio, ver su publicación (ref. en Bibliografía).

los líderes en el sector turismo en Salou¹³¹. La empresa finalmente se llevaría a cabo en los márgenes del Francolí, alejada de los núcleos urbanos principales (al menos de Reus), a 14 Km de su desembocadura, a 12 y 18 Km de Salou y Cambrils respectivamente y conectándose con el puerto por medio de tuberías (*racks*)¹³². Para su funcionamiento y construcción, se tuvo que habilitar una presa en el río Gaia, dejando constancia de que las transformaciones territoriales de gran envergadura en un sistema cerrado —como lo es el Camp de Tarragona— terminan afectando a distintas zonas aún cuando no estén en contacto directo con esa transformación.

Además del espacio necesario para su operación (252 ha de inicio más 28 ha correspondientes a las instalaciones portuarias), existieron efectos urbanos indirectos debidos a la demanda de mano de obra para la construcción y operación de la refinería. Con ello, poblaciones como el Morell, e incluso Vilallonga del Camp, crecieron tanto en tamaño como en población. En realidad, el crecimiento no solo se dio en esta zona, sino que casi el total de los núcleos urbanos y rurales del Camp de Tarragona experimentaron en conjunto, durante el período 1960 – 1979, el más acusado y continuo de los incrementos demográficos. La población total (VER FIG. 6, 7, 8 y tablas 9,10) pasó de 117,000 a 256,000 hab., notando un aumento del 119%. Mientras tanto, Tarragona y Reus habían llegado en 1960 a una repartición equitativa en cuanto a la concentración población regional, con 38 y 35% respectivamente. Esta relación cambiaría durante los siguientes 19 años, llegando a consolidarse Tarragona como la mayor urbe con una concentración del 42% del total, mientras que Reus permanecerá como la segunda hasta nuestros días con 35%.

La puesta en marcha de la refinería generó un efecto multiplicador en la instalación sucesiva de nuevas industrias químicas en la región (ver mapas MR-2 y MR-3). Diversas empresas (como Calatrava y Catisa) se asientan en la Poble de Mafumet, obteniendo ventajas inherentes a la cercanía con la refinadora. En el Morell, se construye una planta de acrilonitrilo por parte de la empresa Paular. Esta empresa, así como muchas otras subsidiarias de ENPETROL, comienzan a poblar la región y rellenar

el territorio. CAMPSA se instala también en la Poble de Mafumet, con lo que paulatinamente se va conformando una región altamente especializada en productos químicos y petroquímicos de referente español. Desde la creación del grupo Repsol, se va a seguir la política de ampliación de inversiones en Tarragona íntimamente ligadas a la industria química y petroquímica, como por ejemplo, la construcción en 1988 de una planta de polietileno en el Morell (del Amo 2003).

Para entender el peso de la petroquímica en la región basta con mirar los datos de la evolución de la actividad del puerto de Tarragona. Del período 1960-70, Llop destaca que se registro un notable incremento en la actividad relacionada con la descarga de petróleo y derivados, quintuplicándose en 10 años y representando hacia 1970 más de la mitad de las descargas. Pero la construcción de la nueva refinería no sólo generaría nuevas dinámicas en su entorno inmediato, sino incluso en zonas relativamente alejadas, como la inducción en la construcción de nuevas industrias auxiliares con un *“peso importante durante el período de construcción más intenso... así, en 1966 se establecía en Vila-Seca [la compañía] Shwartz-Hautmon de construcciones metálicas y al año siguiente, Frigoríficos Industriales S.A.”* (Llop 2002, 90).

Paralelamente al desarrollo de esta industria especializada, se observa también desde los años sesenta, en toda la región costera y en algunos sectores del interior, el desarrollo masivo de una actividad terciaria de gran potencia: el turismo.

“En la fase inicial del desarrollo industrial español su papel [el del turismo] fue decisivo, pues el saldo turístico se triplicó en tan sólo el período 1960-1966... De 1966 a 1970, el número de turistas creció desde algo más de 17 a 24 millones, cuando en 1961 era sólo un poco superior a los siete... [el turismo] contribuyó a crear, más que una industrialización, una terciarización de la sociedad española...” (Tussell 2007, 336-337).

El desarrollo de las actividades turísticas y comerciales, relacionadas íntimamente, aparece de manera natural en el territorio debido a las condiciones físicas únicas del Camp. Por un lado, un gran litoral de arena fina y playas amplias. Por otro, la preexistencia de infraestructuras para la movilidad y el ocio (como la transformación del puerto del cabo de Salou). Para del Amo (2003), no hubiera sido posible el desarrollo de este terciario



12. SALOU, 1929

131 Hay que recordar que ya en 1967 había ocurrido un accidente cuando fue derramado crudo sobre el pantán de ASES, creando una gran mancha negra en plena temporada estival (Llop 2002, 112).

132 Para mayor detalle sobre la toma de decisión del lugar que ocuparía la refinería, ver Plan Territorial del Camp de Tarragona 2010).

sin estas preexistencias, además de otras infraestructuras esenciales como el suministro de agua potable mediante el mini trasvase del río Ebro (hacia 1980) o el paso del ferrocarril a lo largo de toda la costa.

Como ya lo hemos señalado, el punto de partida también se encuentra en el Plan de Estabilización económica de 1959, aún cuando ya desde 1950 existían desarrollos turísticos en la zona de la playa de Miami (L'Hospitalet de L'Infant), Mont – Roig. Dentro de nuestro ámbito territorial de estudio, a pesar de que en Salou ya se había aprobado un plan de ensanche con tintes turísticos en 1953, no es sino hasta 1963 cuando los proyectos comienzan a concretarse sobre el territorio.

Hacia fines de 1950 se construye en Tarragona un desarrollo denominado "Solimar" y se proyecta la construcción de la urbanización Cala Romana. Mientras tanto, en el Vendrell se inician las obras de Brisamar. A partir de 1960 comienzan a ampliarse las ofertas hoteleras y con ello se observa un aumento de turistas en la costa dorada. De 1960 a 1966 se triplican. Emergen urbanizaciones, camping (56%) y hoteles (21%), representando la oferta conjunta de la costa dorada y la costa brava hacia 1972 más del 25% de la oferta nacional. Entre Salou y Cambrils se aprueba el desarrollo de la urbanización de Vilafortuny. De Salou, siempre ligado a Reus (por carecer de playa) y que ya había desarrollado un tren (carrilet) que comunicaba a los dos núcleos, se señalaba en esa época que *"de todas las nuevas ciudades españolas del ocio, Salou sería la que probablemente se transformaría en una ciudad de servicios que atendería las demandas de Tarragona y Reus"* (del Amo, 2003). Tanto en Cambrils como en Salou se aprecia una gran transformación del uso del suelo rústico en favor de áreas de camping en segunda línea de mar, mientras que en la primera se desarrollaban toda clase de ofertas de alojamiento (desde unifamiliares hasta hoteles de gran densidad). En Tarragona, se aprueban las urbanizaciones de Bosques de Tarragona y Florimar; y en dirección Barcelona, se observaban ya ocupaciones longitudinales de costa con usos eminentemente lúdicos, como los desarrollos de Torredembarra, Tamarit o la Punta de la Mora.

Uno de los indicadores más claros del aumento de esta actividad turística fue el aumento explosivo de los vuelos charter al aeropuerto de Reus, pasando de 152 a 2,164 en el período 1968-1973. A pesar de que registraría un descenso en 1975 debido a la crisis energética, la Costa Dorada claramente se convertiría en uno de los principales destinos de descanso vacacional a nivel nacional. Como efecto directo de la expansión de la

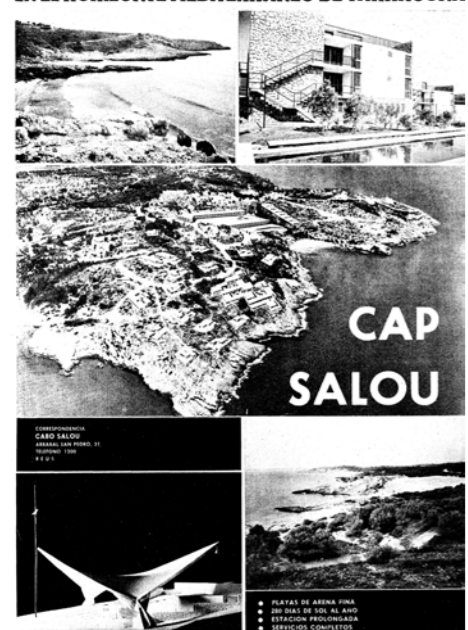
actividad turística y de la actividad comercial sobre el litoral se observó la inmediata transformación del suelo rural en suelo urbanizable, permitiendo la construcción de zonas residenciales a ambos costados de la N-340, especialmente al Este de Tarragona, a modo de ciudades jardín, que en su origen estaban destinadas a transformarse en áreas de alojamiento de un tipo específico de turismo pero que a la postre se convirtieron en residencia fija. El espectacular crecimiento demográfico registrado en esos años en Salou y Vila-Seca se debió sobretodo a la existencia de estas segundas residencias, pero también, al aumento de residentes estables que utilizaban estos núcleos urbanos como ciudades dormitorio.

Para finales de 1977, la oferta de cuartos de hotel se concentraba básicamente en Vila-Seca / Salou (81%), mientras que en Tarragona se concentraba solamente el 12%. Esta tendencia no se modificará substancialmente al día de hoy, y con la construcción de otras áreas lúdicas complementarias a la actividad turística, el territorio del Camp parece consolidarse como uno claramente fragmentado con áreas de especialización muy marcadas.

Del Amo elaboró una serie de cálculos respecto a la ocupación y resalta el hecho de que antes de 1960, cuando el turismo tenía un carácter incipiente en el litoral, la vivienda secundaria solamente representaba un 3% del total de viviendas familiares y que la mayor parte de estas viviendas secundarias, las ocupadas temporalmente durante fines de semana y vacaciones, se concentraban en el área de Vila-Seca / Salou. Para 1970, después de la vorágine turística, el conjunto de las viviendas secundarias ya superaban la quinta parte del total de viviendas, siendo mayormente significativo de nuevo en el área de Vila – Seca / Salou, con un 81% de su parque residencial destinado a la vivienda secundaria, mientras que en Tarragona llegaba apenas al 6%.

La expansión desenfrenada que primó durante esos años se debió claramente a una estrategia de especialización territorial, donde el mayor activo que podría ofrecer la zona serían las actividades lúdicas y comerciales relacionadas con el turismo y que otorgó licencias de construcción para una gran cantidad de hoteles y urbanizaciones cuyo destino no sería otro que el de ofrecer opciones a una masa de turistas diferenciada. Como veremos más adelante, las urbanizaciones adosadas a una espina infraestructural principal, carecían en su mayoría de equipamientos básicos característicos de una ciudad consolidada y donde coexisten diversas

EN EL HORIZONTE MEDITERRANEO DE TARRAGONA



13, 14. PROMOCIÓN DE SALOU COMO DESTINO TURÍSTICO, 1963



15. SALOU A MEDIADOS DE LOS SESENTA

funciones y usos. En los años venideros, la tendencia se revertiría y estos territorios aceptarían o demandarían la inclusión de nuevos usos que permitieran a la población estacionaria y la no estacionaria generar dinámicas sociales más complejas que las meramente lúdicas.

1.1.3 Explosión del ámbito central del Camp de Tarragona: de la restauración democrática al día de hoy

El «boom» turístico experimentado desde 1966 se frena por la crisis energética y no se recuperará la dinámica de crecimiento del sector hasta mediados de los años ochenta, no significando ello la ausencia de transformaciones del suelo rústico. La dinámica poblacional lo resiente: mientras que en 1979 (año en que los gobiernos locales convocan elecciones para los ayuntamientos y ello les permite tomar decisiones sobre su territorio) el ACCT contaba con 256,000 hab.¹³³; para 1981 esta cifra habrá disminuido 6,000 (250,000), teniendo como causa primaria a la emigración desatada por el desempleo. No durará mucho esta tendencia y de 1982 a 1991 la población volverá a crecer moderadamente (en relación con el enorme crecimiento experimentado entre 1955-1980 donde se triplica la población), llegando a contabilizar 266,000 habitantes (ver fig. 6, 7, 8 y tablas 9,10).

Para 1981 se resuelve un problema fundamental que minaba el crecimiento económico de la región distinto al vitivinícola: la falta de agua. Ya desde 1969 se había apuntado un deterioro grave en la calidad de agua de los pozos, observándose más frecuentemente extracciones de agua cada vez más salina e insalubre. Con la creación del mini trasvase del río Ebro, la apuesta por la consolidación del sector terciario se asegura, significando para Salou la disminución de riesgos y la posibilidad de llevar a cabo el proyecto de un gran parque lúdico: Port Aventura.

El período 1981 – 1991 se caracteriza por las reconversiones industriales y la consolidación de la industria Petroquímica, “aunque con características en cuanto empleo bastante diferentes al período [1955-1981] anterior” (del Amo 2003, 286). Se observa una caída de la actividad económica que deviene en una pérdida de empleos en los primeros años de

la década de los ochenta. Esta situación se paliaría con la construcción de nuevas plantas petroquímicas (el relleno espacial en Mafumet y Entrevías) y la nueva oleada turística provocada por la construcción de un gigantesco parque temático. Mientras que en la primera mitad de los años ochenta se observa una caída en el sector turismo, para el segundo quinquenio la actividad se recupera. Se completan las obras proyectadas antes de la crisis de las energías, tanto en materia de industria como en materia turística (se termina la construcción de la zona hotelera de la Pineda y el parque temático Aquópolis en 1987) generando como efecto multiplicador un aumento en la construcción, la movilidad y el comercio.

A pesar de la gran expansión de la industria petroquímica, la mayor proporción de generación de puestos de trabajo se concentra en turismo y actividades afines, acentuando ello los desequilibrios demográficos presentes en la región desde mucho tiempo antes.

Aún cuando desde 1950 ya se observaba claramente un decremento en la participación y empleo de la agricultura en la región, es a partir de 1990 cuando esta tendencia se agudiza, quedando prácticamente marginada en la sumatoria del producto interior bruto regional (ver figuras 12, 17, 18 y tablas 7,8 en Anexo). Por su parte, la ocupación en la industria, que alcanzó uno de sus dos cenit hacia 1970 (el otro es en 1994) con la construcción de los dos grandes centros petroquímicos (aproximadamente 25% de la población ocupada) desciende un 5% entre 1970 – 1980, justamente el mismo período en el que la ocupación en los servicios se dispara del 55 al 75%. En tanto, la industria de la construcción se mantuvo relativamente estable desde 1950 (al menos hasta el año 2007), con etapas de aumento que coinciden con la construcción de las plantas químicas y con la refinería.

Este significativo aumento general en la ocupación en los servicios (que decaería ligeramente de 1980 a 1990 y que se recuperaría en los decenios posteriores), fue el reflejo claro de una consolidación de la especialización económica territorial que a la que ha sido sometida el ACCT y que se observa en la distribución de su población, siendo las zonas central (Reus – Tarragona) y costera (Cambrils – Salou) las de mayor capacidad de atracción de la fuerza laboral y las de mayor capacidad de generación de valor añadido:



1. EJEMPLO DE LITORALIZACIÓN EN LA PINEDA 1977, 1984 Y 2006

133 Al referirnos a la población del ámbito central del Camp de Tarragona, nos referiremos a lo largo del estudio a aquella comprendida en los municipios de estudio que están determinados en las tablas 1 a 11 en Anexo.

“L’evolució demogràfica municipal del 1991 al 2000 mostra com la població ja no només es concentra al sistema urbà central (Tarragona-Reus), sinó que les poblacions de la costa guanyen habitants en termes absoluts (el Vendrell, Salou, Cambrils, Vila-Seca, Calafell, Torredembarra i Cunit). Hi ha un eix de creixement i de concentració de població que segueix tot el litoral, especialment de Cambrils a Cunit, i es formen conurbacions amb nuclis veïns que fàcilment arriben o passen dels 20.000 habitants. L’any 1991 encara era majoritària la població dels municipis que no tenien límit amb el mar, deu anys més tard la situació ja havia canviat.

El creixement de la població i la urbanització afecta també a un seguit de municipis de la segona línia des del litoral, farts d’urbanitzacions que actuen com a complement d’alguns municipis marítics, com en el cas dels Pallaresos respecte a Tarragona o Albiniana respecte al Vendrell.” (González 2003, 77)

Si revisamos las figuras 13, 14, 15, 16 y sus respectivas tablas 9, 10, 1, 2 relativas a la población por municipios y la densidad bruta entre 1979 y el 2007, es posible constatar el fenómeno gravitacional en torno a estos dos sistemas. El fortalecimiento de estos dos nodos ha aumentado la fuerza centrípeta que ejercen sobre la distribución de las actividades y la población. La mayor parte del crecimiento demográfico reciente se ha dado en poblaciones mayores a 1,000 hab. y éste crecimiento ha sido producido por un aumento naciente de la inmigración por encima del crecimiento natural, principalmente proveniente del área metropolitana de Barcelona. Hacia el 2005, el total del Camp de Tarragona (CT) contabilizaba aproximadamente 500,000 hab., y se espera que esta cifra aumente a 800,000 para el 2026 (Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona 2010).

Esta atracción se podría explicar simplídicamente por el aumento de una potente oferta turística en la costa y una generosa oferta de suelo industrial en la zona central, sin soslayar el aumento en el parque de vivienda generada en años recientes. El fenómeno de la *litoralización demográfica*¹³⁴ en el Camp de Tarragona alcanza cifras que indican un desequilibrio territorial y que refuerza esta observación de efecto centrípeto: mientras que en 1960, la población localizada en las costas era el 32%, llegando al 54% en el 2005 y concentrando entre 1991 y el 2005 el 68% del crecimiento total de la población¹³⁵.

En el caso del turismo, la demanda de principios de la década de los 90 se hizo cada vez más compleja, más especializada y acorde a las

134 Entendida como la tendencia de localización poblacional en zonas costeras

135 Plan Territorial del Camp de Tarragona en su versión de Julio del 2007, pp. 3.24

nuevas dinámicas de consumo. Ello dio lugar a una competitividad inter-regional de oferta de servicios que exigió lugares de ocio cada vez más completos, singulares y diferenciados, demandando novedosos y diferentes productos y espacios turísticos alternativos a la oferta sol-arena-mar existente al momento¹³⁶. La concreción física de ésta demanda diferenciada del turismo fue la construcción del gran Parque Temático *Universal Studios Port Aventura*.

Del Amo Benito (2003) explica que la localización de Port Aventura en la primera mitad de la década de 1990, supuso una mejora de las infraestructuras y equipamientos de servicios en Vila-Seca y Salou y que con ello, se dio un nuevo impulso a la actividad turística, no sólo en estos municipios, sino en todo el ámbito de la costa dorada¹³⁷. Este enorme complejo generaba más de un 15% de los ingresos turísticos del ACCT. Hacia 1996, el sector primario representaba un 4% de los ingresos generados; la industria y la construcción contabilizaban un 21%; el comercio, la reparación, la hostelería y la restauración un 32% en conjunto; el resto de servicios (financieros, aseguradoras, etc.) un 36%. Es decir, si sumamos todos los servicios, alcanzaríamos una cifra del 67.7% del total de la participación regional, claramente señalando una economía «terciarizada» (que no por ello un territorio «terciarizado»). Para el caso del sector turismo y sus actividades complementarias, se puede aseverar que ha existido un aumento sostenido (aunque estacionario) de la ocupación del suelo y del empleo en el mismo sector, mientras que para el caso de la industria petroquímica, la ocupación de grandes extensiones de suelo no ha significado, en términos relativos, un aumento en el empleo industrial. Lo que sí se puede apreciar es un aumento de la ocupación de suelo industrial ofertado para el asentamiento de actividades de producción y distribución de bienes y servicios relacionados directamente con la locomotora económica que representa actualmente el turismo en la región.

La explosión del ACCT —que analizaremos con mucho más detalle en los siguientes capítulos— estaría enmarcada, en términos generales, por los siguientes factores clave: una industrialización tardía con una consiguiente transformación acelerada del suelo rural en suelo industrial y en suelo terciario; un aumento substancial de la población con origen en la inmigración; la edificación de núcleos residenciales compactos y aislados

136 Como los productos culturales / turísticos, zonas lúdico – recreativas (puertos deportivos de Tarragona y Salou), espacios de ocio nocturno (Pineda Dream y Puerto de Tarragona), campos de golf, etc.

137 Esta representaba en ese momento el 13 % del total de la oferta turística de Cataluña.

tanto en las periferias de las ciudades como sobre el litoral y la segunda línea de mar; un ámbito geográfico con una topografía claramente diferenciada¹³⁸; un alto grado de accesibilidad a los destinos turísticos dada por la preexistencia y mejoramiento de las redes carreteras de paso y las redes locales; el aprovechamiento de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias como nodos de conexión pero también como polos de desarrollo; una política de especialización territorial (que aumentó notablemente el grado de movilidad inter-urbana) y finalmente, el otorgamiento de una autonomía de planificación urbanística a nivel local.

El crecimiento de todos los sistemas (infraestructuras, equipamientos, vivienda, producción, distribución, consumo) de manera concentrada en el ámbito central, pero a la vez, dispersa y discontinua, ha aumentado la movilidad entre las principales urbes. Dicha movilidad, en relación con la escala del territorio (de decenas de kilómetros y no centenas) y la velocidad de los sistemas de transporte, han transformado las dinámicas en la región, que antes de esta explosión, se relacionaba a velocidades y volúmenes de intercambio menores. La evidente especialización territorial en principio, nos remitiría a poblados desligados entre sí, con dinámicas propias y ajenas a un entorno común. Con el aumento de los flujos y la expansión de cada núcleo urbano en el sistema central, se configuró un tipo de aglomeración humana y edilicia muy particular, que dista mucho de parecerse al modelo de conurbación clásico, debido a la ausencia de un elemento común aglutinador entre los distintos núcleos que genere una continuidad espacial y a la ausencia de medios de transporte masivos integrados. Más bien, parece acercarse a modelos de ocupación territorial de ámbitos metropolitanos mayores pero en una escala reducida.

Para explicar el término «explosión», cabe resaltar que a partir de finales de los años setenta, el ACCT experimentó una expansión sostenida (puesto que la figura 11 del Anexo, relativa a la expansión edilicia a lo largo de los años, muestra claramente una tendencia lineal que no exponencial) que casi ha quintuplicado la ocupación del suelo de 1979 a la fecha, constituyendo este hecho un fenómeno de estudio abarcable desde la perspectiva de los estudios de la «metropolización» del territorio.

138 Lo que ha permitido el asentamiento en suelos con escasa pendiente de grandes piezas de producción, distribución y consumo, concentradas en su mayoría en el ámbito central (Reus – Tarragona – Salou) a diferencia del escaso desarrollo en el sistema de mayor pendiente como las zonas de montaña.

1.2 Interpretación de la forma edificada

El debate sobre si el área de estudio en cuestión ha devenido en un espacio multi funcional, especializado e interconectado está fuera de discusión. Es claro en nuestro caso, que al expandirse los núcleos urbanos consolidados y desarrollarse nuevas actividades en derredor de poblaciones costeras y sobre la planicie, las dinámicas poblacionales y de movimientos tanto obligados como no obligados exhiben las crecientes y complejas redes de flujos de intercambio de bienes y servicios.

Lo que no queda perfectamente claro es el grado de metropolización del territorio, no desde el punto de vista del aumento de la relación funcional entre poblaciones en cuestión, sino desde las características del espacio edificado con respecto al espacio no edificado. Por un lado, se habla de una *conurbación del área central*¹³⁹, dando por hecho que se trata de un encuentro de la forma construida entre poblaciones previamente asentadas en el territorio. Pero también se habla de una nueva forma metropolitana basada en el aumento de la dispersión reciente de racimos productivos, logísticos y consumo.

El aumento en la movilidad —no sólo dentro del ACCT, sino desde y hacia la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)— y un mayor grado de accesibilidad, se han traducido en un incremento de relaciones funcionales. Pero también, el desarrollo de los sistemas de movilidad interurbana que atraviesan el territorio, ha posibilitado la aparición de nuevos nodos de atracción de actividades y población que se van adhiriendo a los sistemas urbanos consolidados. Entonces, surge la pregunta fundamental: ¿cómo leer este territorio?

A pesar de compartir muchos de los elementos teóricos que desde hace cincuenta años se vienen estudiando para determinar las características que hacen de una determinada zona un conjunto metropolitano (como por ejemplo la tendencia a la dispersión espacial pero agrupada en forma de racimo o cluster), el ACCT parece no caer solamente en una sola categoría. En principio, tendríamos que estar hablando de una región o

139 Para confirmar este hecho, basta revisar el Plan Territorial Parcial de Tarragona 2010.

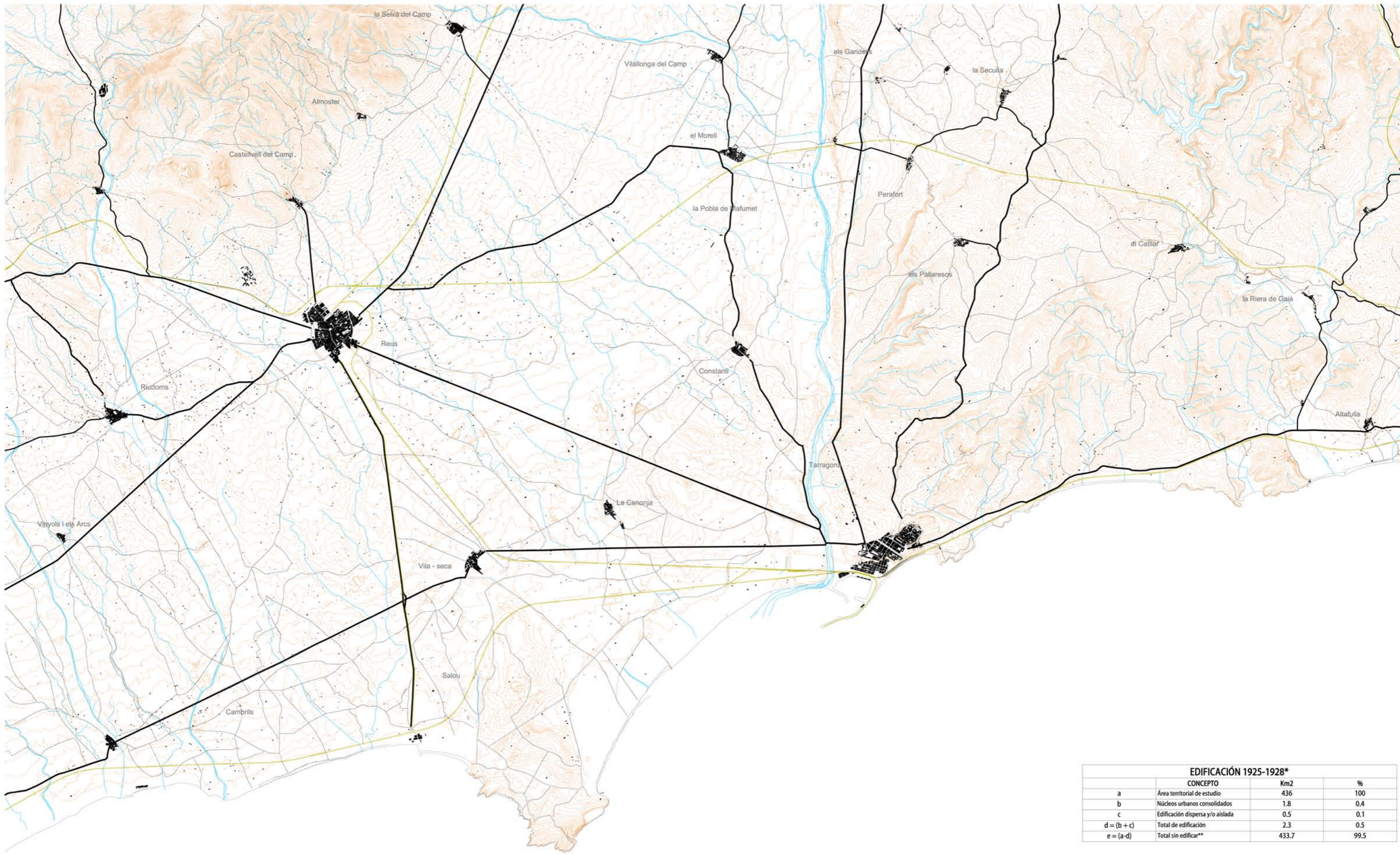
un sistema funcional urbano (Dematteis 1998, 23) debido a que ésta escala entra dentro del ámbito de las decenas de kilómetros. Según Dematteis, a esta categoría pertenecen "los ámbitos de vida, de movilidad pendular cotidiana y de movilidad residencial de quienes viven y trabajan en un territorio urbanizado. A estos ámbitos les corresponden mercados laborales y de servicios geográficamente distintos". Pero existe otra escala, la de centenas de kilómetros, donde los desplazamientos realizados tienen el mismo significado que aquellos que en el pasado se hacían entre diversos barrios de un único centro urbano, debido a la reducción de la fricción de la distancia (no es lo mismo desplazarse 5 kilómetros a un centro comercial que desplazarse 50).

La escala importa debido a que los fenómenos de transformación espacial que se puedan observar (y en los que algunos seguramente tendrán paralelismos con otras regiones metropolitanas de mayor tamaño), obedecerán a lógicas propias de un sistema semi-cerrado, donde la cantidad de suelo a urbanizar es mucho menor y donde cualquier asentamiento de gran envergadura en el territorio (que para una metrópolis mayor pueda parecer insignificante o poco influyente) tendrá tanta o más potencia que un núcleo urbano históricamente consolidado dentro de la propia región en la que se asienta como para las más alejadas de ámbito mayor. Tal es el caso de las grandes e hiper especializadas transformaciones espaciales como el caso del parque temático de Port Aventura, que tienen la capacidad de atraer viajes a más de 100 Km de distancia y haber sido desarrollados en un ámbito donde la cantidad de suelo urbanizable parecía menor y menos apta para ese destino que en otras regiones. Pero existen otras transformaciones metropolitanas que son muy semejantes a las que ocurren en regiones mayores pero que, debido a la escala territorial, generan desequilibrios y flujos innecesarios que no necesariamente se observarían en un ámbito mayor.

Como hemos mencionado, el ACCT pertenece a ambas esferas: una escala local y una inter regional. Los desplazamientos dentro del sistema funcional urbano se dan de manera constante en busca de la satisfacción de una demanda general y los desplazamientos generados al ámbito mayor (la RMB) y viceversa se realizan también constantemente pero con una intensidad distinta y en busca de una satisfacción de una demanda más especializada. Pero es la forma edificada, su grado de continuidad y la rela-

ción que guarda con su ámbito físico la que justifica la escala.

Para nuestro caso de estudio, tanto el sistema geográfico (una planicie limitada por un litoral montañoso y el mar) como el desarrollo de los sistemas de movilidad (una intensa red viaria y ferroviaria de alcance supra comarcal) han jugado un papel esencial en el modo de crecimiento de cada núcleo poblacional dentro del conjunto urbano. Nos interesa en el apartado que a continuación se desarrolla, el describir y resaltar cuales fueron los procesos y los elementos clave locales que dieron pauta a dicho crecimiento y que configuraron el complejo territorio que es hoy el ámbito central del Camp de Tarragona.



EDIFICACIÓN 1925-1928*			
	CONCEPTO	Km2	%
a	Área territorial de estudio	436	100
b	Núcleos urbanos consolidados	1.8	0.4
c	Edificación dispersa y/o aislada	0.5	0.1
d = (b + c)	Total de edificación	2.3	0.5
e = (a-d)	Total sin edificar**	433.7	99.5

Notas: Planos elaborados a partir de la serie Mapas de España 1:50.000, realizados por el Instituto Geográfico Nacional y el Ejército de España. Para las áreas de: Cornudella, base 1927; para Valls, 1928; para Reus, 1926; para Tarragona, 1925.

VIARIOS PRINCIPALES
VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES

FF.CC.
EDIFICACIÓN EN 1928

CURVAS DE NIVEL
RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

* Datos aproximados con un margen de error considerable calculados a partir de dibujos Cad y mapas escaneados.
** No se considera el espacio ocupado por las infraestructuras y que en un trabajo específicamente morfogénico de detalle deberían ser incluidas en los cálculos.

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
1925-1928

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.

0 100 500 1000 2000 5000
A4 - ESCALA 1:150,000m
A3 - ESCALA 1:75,000m

JORGE MONTEJANO
ENERO 2010

MAPA

MF-2

1.2.1 Interpretación morfo genética y del crecimiento edilicio

Para la elaboración de este apartado, hemos re dibujado de manera digital varios mapas, fundamentalmente, a partir de la cartografía militar citada en la bibliografía. Los rangos temporales a los que se hace referencia son debidos a la disponibilidad de dichas fuentes, por lo que se advierte que los cortes temporales que a continuación se enlistan no hacen referencia a un período histórico determinado, sino que indican solamente la fecha inicial y la fecha final de los mapas utilizados para la integración en un mapa digital. Aún así, la serie de periodos es representativa de las transformaciones del territorio.

1.2.1.1 Crecimiento edilicio entre 1925 y 1928

Población aprox. 91,000 hab.

Total de superficie edificada¹⁴⁰: 2.3 Km².

Como ya hemos apuntado en el apartado de antecedentes históricos, no es sino hasta 1950 cuando se comienzan a verificar sobre el terreno las grandes transformaciones espaciales y los crecimientos urbanos más allá de los límites de la ciudad tradicional. Sin embargo para esta etapa (1925-1928) —etapa coincidente con la dictadura de Primo de Rivera (1923-30)—, ya se había consolidado el sistema que facultaría el ulterior desarrollo: el sistema ferroviario. Las redes que cruzaban el ACCT eran cuantiosas en relación con el grado de crecimiento de la época, hecho distintivo y singular de la región en cuestión con respecto al resto de territorios meridionales europeos y que han sido estudiados para verificar el fenómeno de la ciudad dispersa¹⁴¹. Por el litoral, la línea Barcelona – Valencia; hacia el interior, Tarragona – Reus – Lleida así como Barcelona – Valls – Lleida, Reus – Zaragoza y Reus – Roda de Barà. De esta forma, el ACCT se convertía a principios del siglo XX en uno de los nodos territoriales más importantes de Cataluña debido al elevado número de cruces y derrote-

140 No se consideran para este estudio las áreas provenientes de las infraestructuras para la movilidad ni de los espacios abiertos. Sólo se han contabilizado los espacios edificados. Ver nota en plano correspondiente.

141 Para el caso estudiado por el grupo de investigación liderado por F. Indovina (1990), ocurre que aparece en primer término y antes de la aparición de la *ciudad difusa*, una fase de la *urbanización difusa*, caracterizada por la ausencia o falta de servicios y caracterizada también por la ausencia de infraestructura vial. Este hecho es especialmente llamativo en camino a una clasificación de nuestro territorio debido a que desde un comienzo del proceso de expansión urbana, si bien participa del proceso de urbanizaciones difusas, existía en este caso, una red de infraestructuras viales realmente tupida que permitió la diseminación de dichos conjuntos de vivienda.

ros del sistema ferroviario. El hecho de que Tarragona y Reus hubieran podido completar la extensión del sistema hacia Lleida supuso para la región constituirse como un “segundo centro de carácter secundario” (Pascual 1999, 38). Aún cuando esta red permitía la exportación de los excedentes vitícolas del Penedés y del Camp de Tarragona, muchos núcleos urbanos quedaron fuera del ámbito de influencia, por lo que se promovió —con recursos del Estado— la construcción de una red de carreteras que facilitara el acceso a las estaciones de tren ubicadas en los principales núcleos.

Según Pascual, esta red carretera preindustrial¹⁴² comenzada a mediados del siglo XIX, estaba constituida principalmente por tres grandes ejes principales: Barcelona – Zaragoza (por Lleida); Barcelona – Valencia (por Vilafranca del Penedés y Tarragona) y Barcelona a Francia. A estos grandes ejes (transversales) se sumaban carreteras de segundo orden (perpendiculares) como la Tarragona – Lleida (por Valls), Tarragona – Reus, Reus – Montblanc (para unirse a la Tarragona – Lleida) y Reus – Zaragoza (para unirse al eje longitudinal Girona – Lleida – Zaragoza). La subsiguiente estructura se completaba con caminos rurales de tercer orden.¹⁴³

De 1914 a 1935 el desarrollo de carreteras en Cataluña cobra una mayor importancia y su papel se revaloriza frente al ferrocarril, coincidiendo con la aparición y masificación del uso del automóvil¹⁴⁴ (Font i Garolera 1993) y la elaboración del primer *Pla de camins* de la Generalitat de Catalunya en 1935. Tanto el área de Barcelona como el Camp de Tarragona se vieron beneficiados de esta vorágine edificadora dando como resultado una tupida malla que, ya desde 1910, se observaba mucho más articulada en zonas de costa que en el interior.

Además de esta red general, cada uno de los municipios tenía una estructura de movilidad propia y en la mayoría de los casos, ajena a la agenda supra municipal. Así que se comienza a conformar un sistema carretero mixto, donde de cada núcleo de población parten caminos radiales y donde el trazado por parte del Estado reforzó el sistema de asen-

142 Para Jaume Font i Garolera (1993), el término de preindustrial se refiere al sistema viario existente hasta antes de la segunda mitad del siglo XIX y que comprendía los antiguos caminos de origen romano, la intrincada red de caminos rurales y la construcción de carreteras iniciada hacia 1761.

143 Llop Tous concuerda que es durante el siglo XIX cuando se implantan las grandes infraestructuras de comunicaciones de largo recorrido que atraviesan el actual polígono de las industrias petroquímicas. “*Los primeros años del siglo, la infraestructura de los caminos medievales no había cambiado nada todavía. A pesar de la topografía plana de la zona, en general el estado de los caminos y de las carreteras era muy lamentable*” (2002, 25).

144 Incluso Pere Pascual señala que ya desde 1865 existió una crisis ferrocarrilera en los tramos cortos debido a que no era rentable frente al aumento de la movilidad por carretera.

tamientos litorales en tal magnitud, que para éste período, sólo 50 % de las cabezas de municipio catalanas —las litorales—estaban conectadas por carretera, dejando al otro 50, prácticamente inaccesibles.

Al menos hasta la década de los ochenta, el período comprendido entre 1914 – 1935 sería en el que más actividad se verificaría en términos de construcción de la red carretera. Esta pasó de 4,000 a más de 8,500 Km. Además, la estructura básica ya no se transformaría en lo esencial hasta nuestros días.

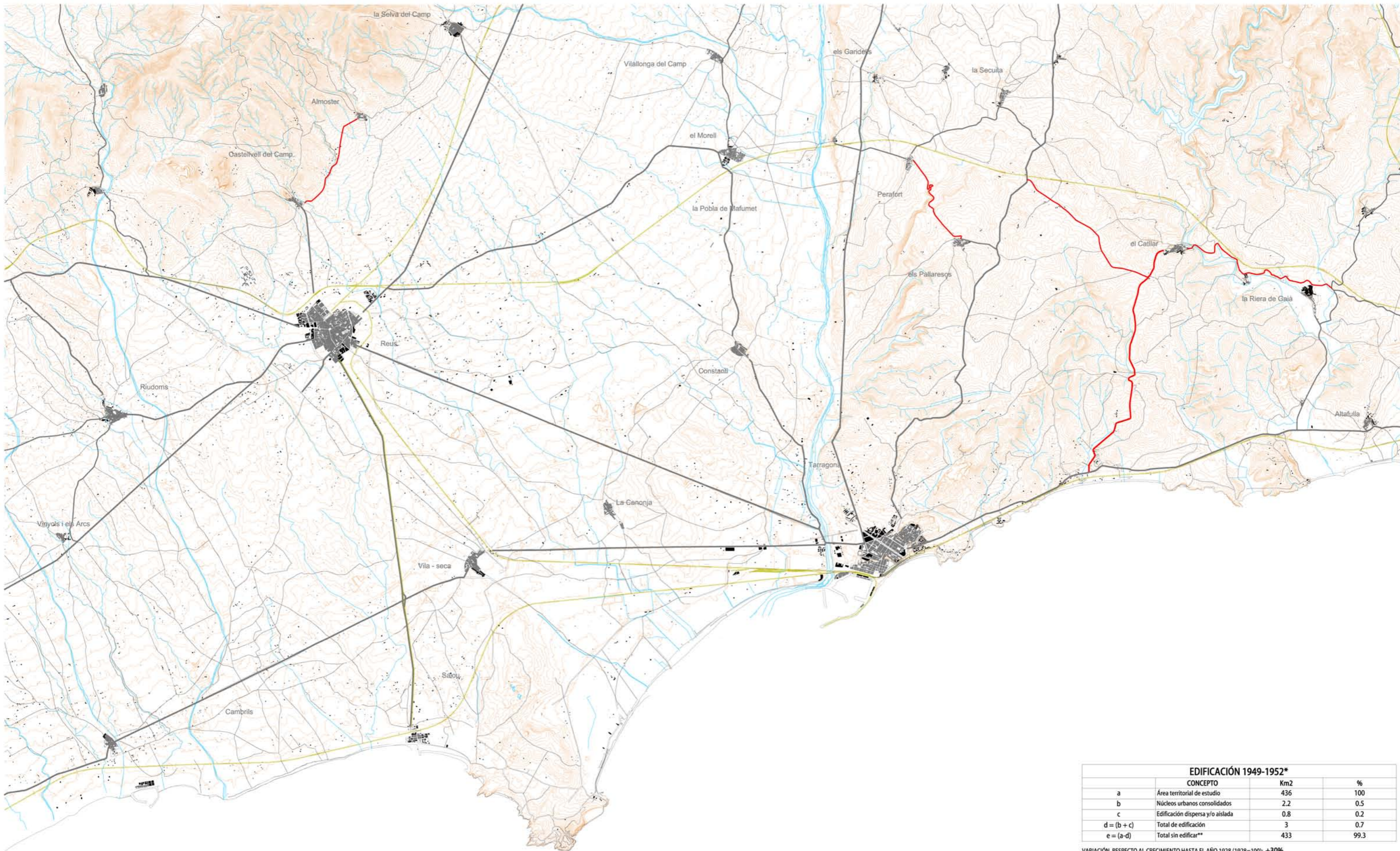
En el mapa MF-2 se puede apreciar claramente un territorio constituido por dos potentes núcleos urbanos (Reus y Tarragona) y una serie de poblaciones distribuidas en las faldas del cambio de pendiente del terreno y unas cuantas sobre el litoral. Mientras que Reus ya había consolidado su supremacía industrial con respecto a Tarragona, ésta última había logrado obtener el control de las infraestructuras portuarias. En 1927 el puerto registra un fuerte aumento del tráfico, aún cuando la empresa que edificaba navíos experimentaba dificultades financieras (COC 1987, 142). Esto se expresa visualmente en mejoras y la inclusión de vías férreas. Para el caso del litoral, Cambrils aún mantenía sus núcleos poblacionales separados y en constante competencia (la zona agrícola y la zona pesquera) y Salou comenzaba ya a convertirse en un destino de estío obligado.

El sistema ferroviario prácticamente conectaba todas las poblaciones del arco superior del ACCT con Reus, mientras que el sistema litoral conectaba a todas las poblaciones con Tarragona. Esta imagen, la primera de la serie, es muy significativa en términos del origen de la evolución regional. Todos los crecimientos urbanos se daban de manera endógena, mediante ensanches que cosían bipolaridades (como el caso de la unión del núcleo antiguo de Tarragona con la parte baja mediante una rambla y un ensanche) o bien, mediante la construcción sucesiva de locales industriales (el caso de Reus), donde se formaría el primer cinturón productivo. Se observan muy pocos asentamientos dispersos en torno a los núcleos urbanos a excepción de aquellos eminentemente agrícolas, como los que aparecen en la zona entre Vila –Seca y Reus, representando el 21% del total edificado. Durante esta etapa se darán sucesivas emigraciones desde el interior a los núcleos urbanos más potentes y en dirección de la costa. Evidentemente, estamos ante una fase ya muy estudiada de concentración

de actividades, crecimiento urbano¹⁴⁵ y flujos migratorios de los núcleos menos potentes a los de mayor atracción¹⁴⁶.

145 Crecimiento urbano en la acepción que hace referencia a un crecimiento por agregación de tejido urbano a un núcleo original y detonado por el propio núcleo. Como característica de este tipo de crecimiento destaca la contigüidad espacial y el carácter ortogonal de los ensanches.

146 Dematteis (1994) hizo la tarea de agrupar determinadas definiciones de fenómenos urbanos en su estudio para el Mezzogiorno italiano. Para esta fase del crecimiento, aún cuando en la región de estudio se observe una incipiente participación industrial, es válida la definición del período de *Urbanización*, donde aparece una concentración de población y actividad económica en torno a la ciudad existente, dando lugar a un crecimiento en forma de mancha de aceite de las aglomeraciones, guiadas sobre todo por el desarrollo industrial y de las economías de aglomeración.



Notas: Planos elaborados a partir de la serie Mapas de España 1:50.000, realizados por el Instituto Geográfico Nacional y el Ejército de España. Para las áreas de: Cornudella, base 1952; para Valls, 1951; para Reus, 1951; para Tarragona, 1949.

- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS PRINCIPALES HASTA 1928
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
- FF.CC.
- EDIFICACIÓN EN 1928
- CRECIMIENTO 1928-1952
- CURVAS DE NIVEL
- RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

EDIFICACIÓN 1949-1952*			
	CONCEPTO	Km2	%
a	Área territorial de estudio	436	100
b	Núcleos urbanos consolidados	2.2	0.5
c	Edificación dispersa y/o aislada	0.8	0.2
d = (b + c)	Total de edificación	3	0.7
e = (a-d)	Total sin edificar**	433	99.3

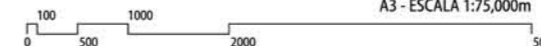
VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1928 (1928=100): +30%

* Datos aproximados con un margen de error considerable calculados a partir de dibujos Cad y mapas escaneados.
 ** * No se considera el espacio ocupado por las infraestructuras y que en un trabajo específicamente morfogenético de detalle debieran ser incluidas en los cálculos.

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
1949-1952

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.



A4 - ESCALA 1:150,000m
 A3 - ESCALA 1:75,000m

JORGE MONTEJANO
 ENERO 2010

MAPA

MF-3

1.2.1.2 Crecimiento edilicio entre 1949 y 1952

Población aprox. 104,000 hab.

Total de superficie edificada: 3.0 Km².

El crecimiento edilicio experimentado en este período (ver MF-3) fue de un 30% con respecto al 1928. A pesar de no ser representativo con relación al crecimiento de su población (solamente 15% mayor para los mismos periodos), esta etapa marca el inicio de dos tendencias: una de mayor concentración tanto de actividades como de población dentro del triángulo Reus – Vila-Seca – Tarragona (regional) y otra tendencia, la de des-densificación bruta de la ciudad tradicional, derivada del aumento edilicio versus el aumento poblacional, que no cambiará sino hasta en años recientes.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el puerto de Tarragona comporta una expansión notable, observándose la instalación de nuevos espacios de carga y descarga así como de almacenamiento. Además de su puerto, Tarragona crece hacia el Norte y sobre el litoral en dirección Este con la creación de equipamientos públicos, como la cárcel (equipamientos típicamente localizados en los bordes de la ciudad tradicional). Al Oeste y en franco apego a los principios clásicos de localización fabril, se asientan piezas productivas en el margen izquierdo del río Francolí, además de comenzarse a instalar las primeras grandes industrias de manera dispersa y aislada sobre la carretera N-340.

Por su parte, Reus crece principalmente hacia el Norte, fuera de los límites ya marcados por el paso del ferrocarril, localizando en esa zona un nuevo barrio residencial en compañía de equipamientos sanitarios y educativos. En dirección Oeste, se asienta otro equipamiento sanitario. Las industrias siguen teniendo mucha presencia dentro del tejido comprimido, aunque ya se observan algunos asentamientos en torno a la periferia de la ciudad.

En ambos casos (Reus y Tarragona) se aprecia una marcada tendencia a la utilización de los equipamientos públicos como elementos detonadores / ordenadores / direccionales del crecimiento urbano. Muchos de ellos, como los hospitales y centros de salud, se localizaron precisamente en la periferia, más allá de los límites de la ciudad, en concordancia con la lógica de una distancia mínima con respecto a la población sana.

Aún cuando las decisiones de localización hayan sido tomadas sin mediar un planeamiento, se aprecia una lógica de expansión relacionada con el precio del suelo, el decaimiento de las actividades agrícolas y su industrialización, y una búsqueda de satisfacción de la demanda de necesidades específicas de área útil para cada tipo de actividad.

Mientras tanto, las poblaciones del interior crecieron en tamaño, mucho más, las que estaban relativamente conectadas con el sistema ferroviario (El Catllar, Riera de Gaia, El Morell). Incluso, muchas de ellas prácticamente doblaron su parque de viviendas. Aún cuando el tamaño de las poblaciones no creció en términos demográficos—se registró desde 1930 hasta 1950 una emigración sostenida desde los principales núcleos del interior en favor de Reus y Tarragona y que alcanzó hasta el 16%—el crecimiento físico en esta etapa es un indicador claro de la potencialidad de inducción del desarrollo motivado directamente por la implantación de los sistemas ferroviarios, la masificación del uso del automóvil, la electricidad y el teléfono. A pesar de que el ACCT se encontraba en una fase de implantación tardía de la industria¹⁴⁷, es muy factible que la tecnificación en determinadas áreas productivas (agropecuarias, tabacos, licores, etc.) haya permitido el aumento de las piezas industriales en ciertos corredores.

Pero las poblaciones que más llaman la atención en este período son las costeras. Cambrils, por ejemplo, edificó su puerto pesquero y, tanto el núcleo de costa como el agrario—separados por el paso del ferrocarril y abocados a tareas distintas—, crecieron al doble. Salou también duplicaría su tamaño y se comenzarían a observar ya nuevas edificaciones aisladas en dirección Reus.

No es objeto de este estudio el determinar en esta época el peso relativo que tuvo la masificación del transporte particular en relación con el ferroviario. Lo que sí se puede apuntar es que los dos sistemas de movilidad ya estaban asentados y la popularización del automóvil debe de haber influido notablemente en la decisión de la localización de edificaciones alejadas del núcleo urbano. Como hemos señalado, la estructura viaria básica ya estaba configurada, de tal manera que las transformaciones entre 1928 y 1952 serían básicamente la mejora de los sistemas y el establecimiento de las jerarquías viarias, por lo que, si ambos sistemas

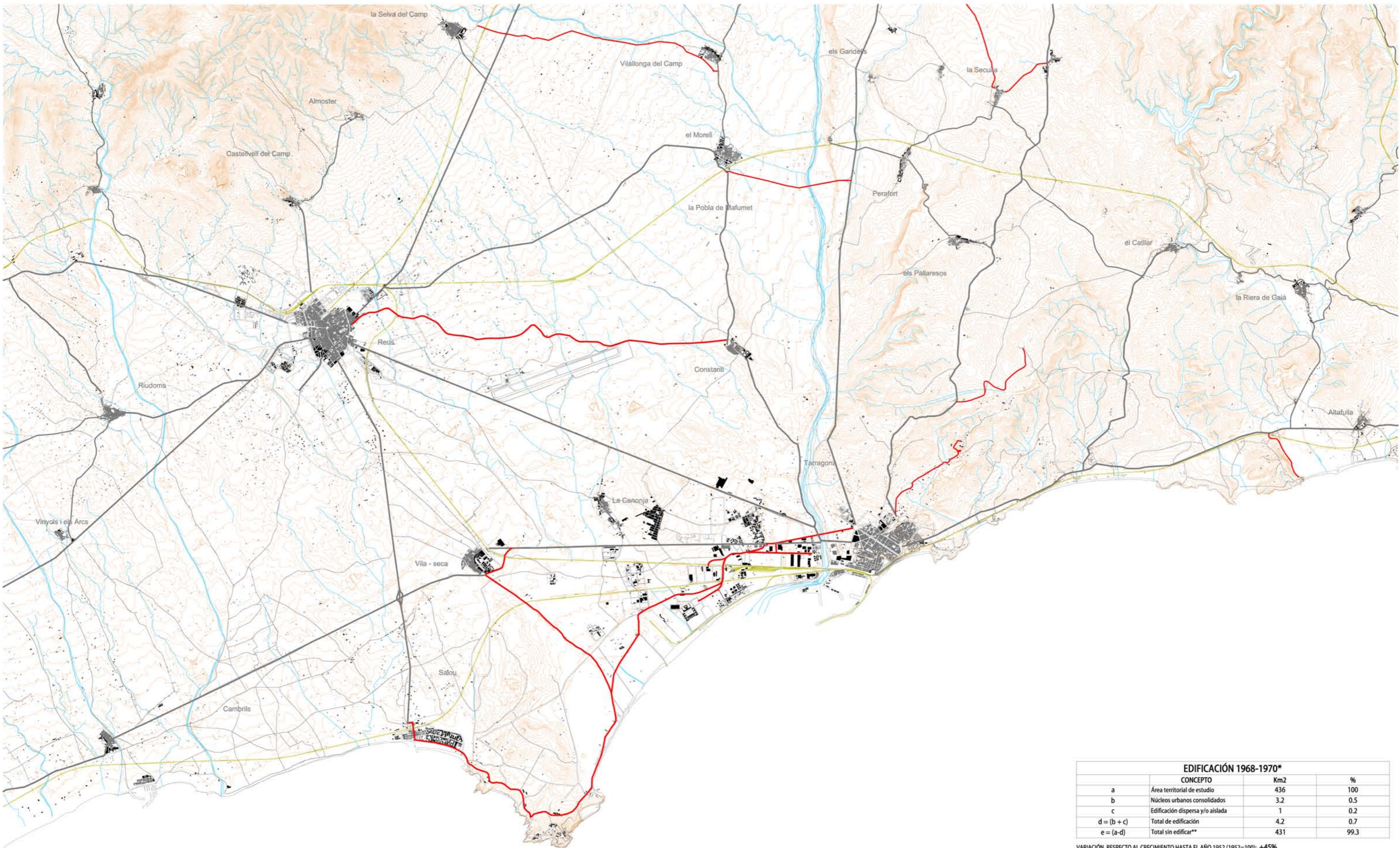
147 Colin Clark señaló hacia 1940 que las economías avanzadas ya se movían firmemente en una dirección de transición entre la manufactura a los servicios en términos de proporciones de empleo, por lo que queda claro que nuestra región en cuestión llegaba “tarde” al cambio de ciclo (ver Hall 1997).

ya se encontraban instalados y en funcionamiento, la generalización del uso del transporte privado debe de ser considerado seriamente como un elemento inductor de transformaciones espaciales en dirección a una metropolización del territorio.

De manera incipiente, ya se puede observar en este sistema urbano¹⁴⁸ los primeros rasgos distintivos que harán de esta región, un territorio con tendencias de especialización espacial, con propensiones claras a ser un territorio con una fuerte división del trabajo y donde las jerarquías urbanas¹⁴⁹ se irían reforzando de manera paulatina, al menos, hasta los inicios del período democrático, momento en el que dichas jerarquías comenzarían a relajarse.

148 Sistema Urbano entendido desde una definición estrictamente funcional (Dematteis 1994) que considera las densidades de ciertas interacciones espaciales como el movimiento pendular obligado para empleos y servicios.

149 Citando de nuevo a Dematteis (1994), *jerarquía urbana* que hace referencia al subsistema de relaciones no simétricas entre centros y los cuales comportan una dependencia funcional política y de toma de decisiones desde los centros más poderosos a los centros de rango menor. A este respecto, debemos aclarar que, desde la perspectiva descrita por Indovina (1990) sobre la ausencia de jerarquías espaciales en el modelo de ciudad difusa, existen diferencias substanciales en nuestro ámbito de estudio, aún compartiendo algunas características del modelo de ciudad difusa y que más adelante explicaremos.



Notas: Planos elaborados a partir de la serie Mapas de España 1:50.000, realizados por el Instituto Geográfico Nacional y el Ejército de España. Para las áreas de: Cornudella, base 1970; para Valls, 1970; para Reus, 1970; para Tarragona, 1968.

- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS PRINCIPALES HASTA 1952
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
- FF.CC.
- EDIFICACIÓN EN 1952
- CRECIMIENTO 1952-1970
- CURVAS DE NIVEL
- RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

EDIFICACIÓN 1968-1970*			
CONCEPTO	Km2	%	
a	Área territorial de estudio	436	100
b	Núcleos urbanos consolidados	3.2	0.5
c	Edificación dispersa y/o aislada	1	0.2
d = (b + c)	Total de edificación	4.2	0.7
e = (a-d)	Total sin edificar**	431	99.3

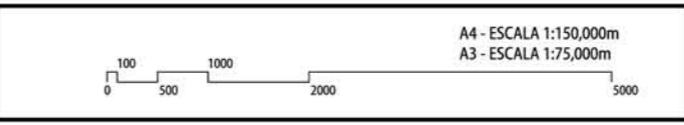
VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1952 (1952=100): **+45%**
 VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1928 (1928=100): **+82%**

* Datos aproximados con un margen de error considerable calculados a partir de dibujos Cad y mapas escaneados.
 ** No se considera el espacio ocupado por las infraestructuras y que en un trabajo específicamente morfogénético de detalle deberían ser incluidas en los cálculos.

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
1968-1970

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.



JORGE MONTEJANO
 ENERO 2010

MAPA **MF-4**

1.2.1.3 Crecimiento edilicio entre 1968 y 1970

Población aprox. 179,000 hab.

Total de superficie edificada: 4.2 Km².

La edificación de la Universidad Laboral (1952-1956), la creación del polígono industrial de Entrevías (1954) y la masificación del turismo en la costa, constituyeron los elementos esenciales que inducirían a una muy aguda especialización territorial así como a un cambio de paradigma en la escala de intervención urbana. Por un lado, se sentó el precedente del aprovechamiento del territorio por grandes asentamientos mono funcionales y por otro, aparecería una nueva dimensión de proyecto —tanto de tamaño de las piezas como en alcances y objetivos— transformándose en uno de índole territorial¹⁵⁰ aún cuando no estaban proyectados como parte integral de algún plan. Ahora las ciudades, además de crecer en términos compactos y tradicionales, crecerían de otra manera: asentando en unos casos, potentes industrias de gran consumo de suelo y en otros, nuevos equipamientos de uso urbano que, por sus dimensiones o necesidades específicas de accesibilidad (centros educativos, hospitales, centros deportivos), debían de colocarse fuera de los términos de mayor continuidad edilicia y próximos a arterias viales principales.

Para este período (1970) ya se registraba un incremento en el parque edificado del 40% con respecto a 1952 y del 82% con respecto a 1928. Hasta antes de la verdadera explosión que ocurrió a principios de los años setenta, este incremento en la edificación significó casi doblar del área edificada en un período de 24 años. En realidad, estaríamos hablando de dos fenómenos distintos: en este caso, gran parte del crecimiento en la edificación provino mayoritariamente de los enclaves turísticos, la extensión de las actividades portuarias y las segundas residencias, mientras que en el siguiente período (1970 – 1980), la industria petroquímica y las nuevas urbanizaciones en torno a los núcleos más potentes serían los factores determinantes de dicho incremento.

Este crecimiento no sólo se tradujo en la expansión del espacio edificado. La población, como ya hemos señalado, creció considerable-

¹⁵⁰ Este fenómeno es, curiosamente, innovador para la época y que hoy constituye un nuevo modo de hacer ciudad. Con ello no queremos decir que existió en Catalunya una intención explícita de los ayuntamientos de generar planes de mayor alcance territorial (el primer Plan Territorial en Catalunya apareció hasta 1995), sino que tanto las actuaciones sobre el territorio como el modo de ocuparlo, se asemejan en tamaño al tipo de operaciones que se aprecian actualmente reconocidas por el planeamiento.

mente en este período. De hecho, es uno de los periodos de mayor crecimiento poblacional registrados en toda la historia del ACCT a excepción del último *boom* demográfico observado en años recientes y que coincide precisamente con el de mayor desarrollo industrial (fenómeno que ya no es tan común actualmente ya que los desarrollos industriales actuales vía la implementación de la tecnología no van necesariamente acompañados de un crecimiento demográfico y laboral). Lo que llama la atención de ésta década (1960 – 1970) es que tan sólo tres localidades de las contempladas en este estudio muestran pérdida —realmente incipiente— de población¹⁵¹ (la Secuita, Els Garidells y Els Pallaresos). Curiosamente, los dos primeros pueblos se encuentran localizados en los límites septentrionales del ACCT, del otro lado de la línea del ferrocarril Roda de Bará - Reus. Seguramente, la migración observada se debiera a una movilidad en busca de trabajo permanente, justamente, en poblaciones costeras o centrales que se encontraban en pleno apogeo. Aún así, la desproporcionalidad de población existente entre Tarragona – Reus con respecto a los demás municipios y el muy bajo número de habitantes que contabilizan las poblaciones del interior (desde 1700 a la fecha) no parece ser demasiado importante al momento de analizar los procesos migratorios ocurridos en Tarragona y Reus (ver figuras 6, 7, 8 y tablas 9,10 en Anexo). La pérdida de tan poca población en este período y el aumento en el área central sólo puede explicarse debido a una inmigración masiva desde el interior de Cataluña (Plan Territorial Parcial 2007, COC 1987).

Como ya hemos señalado, es a partir de los años 60 en que Tarragona y su área de influencia inician una transformación muy importante, aún cuando ya desde los años 50, el área que quedaba entre la carretera Valencia – Reus, justo del otro lado de la zona de la gran industria, se comenzaban a asentar población que llegaba por motivos laborales debido al desarrollo de industria química, industria que se consolidaría con la instalación de IQA en 1961.

Hasta este punto, podemos distinguir al menos cuatro procesos de crecimiento de la forma edificada: el crecimiento propio de las ciudades tradicionales (en forma de mancha de aceite o urbanización); el asentamiento de formas discontinuas (crecimiento disperso) de piezas producti-

¹⁵¹ Cuando nos referimos a incipiente, nos referimos al hecho de que la reducción de la población de estos núcleos urbanos están baja en número, que no es significativa en términos reales

vas a lo largo de ejes viarios; un aumento en la edificación agrícola de baja densidad; y finalmente, un proceso de crecimiento a lo largo de la costa (litoralización). Estas últimas tres conformaran, en su conjunto, lo que hemos denominado urbanidad extendida.



Para el caso de Tarragona, esta expansión territorial en forma de mancha de aceite viene a ser expresada por la consolidación del área industrial localizada sobre la margen del río Francolí, y por un proceso de relleno urbano en dirección Este y en dirección Norte. Para el caso de Reus las transformaciones fueron más profundas. En primer lugar, desapareció el original trazado del ferrocarril en dirección Noreste para trasladarlo unos kilómetros más al Norte, lo que permitió una mayor expansión en forma de ensanche en esa misma dirección. Hacia el Noroeste, sobre la N-420, se producen los primeros fenómenos de deslocalización industrial. Este mismo fenómeno se produjo prácticamente en la mayoría de las direcciones, contemplándose nuevos asentamientos productivos mezclados con urbanizaciones¹⁵² aisladas francamente desligados del núcleo central. Por su parte Vila-Seca experimenta su primera expansión básicamente destinada a nueva vivienda y a la inclusión de nuevos equipamientos colectivos, designando un amplio solar como el futuro receptor de actividades administrativas, culturales y deportivas y en torno al cual crecerían sucesivamente nuevos espacios residenciales y productivos.



Las poblaciones del interior como el Morell, Perafort, Els Pallaresos, no fueron la excepción. Incluso siendo poblaciones tan pequeñas, participaron de un crecimiento enorme en relación con su tamaño original —prácticamente doblando su tamaño—, mediante extensiones destinadas en su mayoría al uso residencial, y en algunos casos, para la localización de los equipamientos públicos como escuelas o centros de salud.

Aún cuando estos núcleos se expandieron, existía en ese entonces una cierta contigüidad y un alto grado de compacidad en los tejidos, por lo que, aún siendo crecimientos periféricos, mostraban cierta congruencia con respecto a los crecimientos precedentes, permitiendo la lectura de los núcleos como elementos aglutinados. A pesar de existir un proceso de

152 «Urbanizaciones» entendidas como “un tipo de asentamiento característico de algunas de las regiones euro mediterráneas, como organizaciones residenciales de baja densidad, a través de la vivienda unifamiliar... en el que se producen previamente a la ejecución mas o menos atomizada de la edificación, acciones de conjunto de parcelación y urbanización, de tamaño y calidades muy diversas” (Font 2004, 342).

deslocalización de industrias de manera dispersa, no conformaban —en ese período— nodos urbanos que pudieran ser considerados como entornos suburbanos, ya que la mayoría de ellos estaba relacionada con la producción agraria. Podríamos afirmar que todavía en esta etapa, la noción sociológica de “pueblos” a la que hace referencia el Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona de 2007, aún no estaba en peligro debido a que el crecimiento residencial en estas poblaciones no era tan acusado.

Otra forma de crecimiento (disperso) se produjo por el asentamiento de piezas productivas (naves industriales y almacenes) y residenciales, de manera aislada (en la mayoría de los casos) y de baja densidad, sobre las principales arterias de gran movilidad y grado intermedio sobre el territorio. En poco tiempo, algunas de ellas formarían aglomeraciones productivas altamente especializadas que por sí mismo constituirían nuevos elementos de centralidad. Tal es el caso del asentamiento de las primeras industrias químicas y petroquímicas entre Vila-Seca y Tarragona. Como ya hemos mencionado, hacia 1961 las industrias químicas asociadas (IQA) constituidas por ERT, Shell, Cepsa y Höest se instalaron sobre lo que hoy conocemos como polígono Sur. Durante los años 60 poco a poco se agregarían sucesivamente fábricas de capital extranjero como BASF o Carbuos Messer Grieeshheim, con lo que este polígono se convertiría en el cluster más importante de la industria química del país.

Hacia 1965, del total de suelo disponible para la industria petroquímica (518 ha), apenas se encontraban ocupadas 27 ha (5%)¹⁵³, pero ello fue suficiente para inducir nuevos crecimientos y asentamientos en sus inmediaciones que servirían para dotarlo de mano de obra y funcionarían también como ciudades dormitorio. Tal es el caso de Torreforta, barrio residencial asentado entre la N-340 y la N-420 y cuyas edificaciones más antiguas se remontan a 1953 cuando llegaron los obreros que trabajarían en la construcción de la Universidad Laboral. Éstos dos primeros casos de asentamientos claramente dispersos para la época, al ir creciendo y ampliando su área de influencia, perderán prácticamente su condición de dispersión en términos de continuidad física entre sus edificaciones, y se irán conformando en espacios contenedores de actividades, que si bien siguen dispersos en relación al conjunto del territorio (paquetes), configu-



1. BLOQUES DE DUSA E IQA EN TORREFORTA, 1968

153 Para mayor detalle ver MR-01, MR-02 y MR-03

ran unidades especializadas, cohesionadas y que —en el caso particular del barrio residencial—, experimentarían un aumento en su densidad y diversificación de actividades hasta transformarse en nuevas centralidades. A Torreforta, a pesar de ser cercano a Tarragona, no puede considerarse en ese momento como una entidad suburbana perteneciente al ámbito de influencia de Tarragona, ya que surge como una ciudad – dormitorio de uso casi exclusivo para los trabajadores de la construcción que se encargarían de desarrollar una zona económicamente diferenciada, pero no una ciudad. Como en el caso anterior, los status de “aislado” y “disperso” de las piezas edilicias son estados momentáneos dentro de la evolución de la forma de nuestra área de estudio. El paso de una pieza aislada y dispersa a un paquete aislado en el territorio es una cuestión de cantidad de piezas adyacentes (crecimiento por agregación). Y el paso de un paquete aislado a un barrio exterior podría ser simplemente producida por un fenómeno de conurbación (sumatoria de paquetes). En la ausencia de planeamiento, no hay inmutabilidad absoluta de las características anteriormente mencionadas.

Sin entrar por ahora en detalles sobre la estructura de las instalaciones industriales y de las razones de su localización (las cuales analizaremos más adelante), parece oportuno mencionar que este territorio, cuya industrialización fue tardía en relación con el resto de Europa, experimentó hacia los años setenta —en medio de la crisis de las energías del 73—, el surgimiento de una potente economía de escala, atendiendo al principio de aglomeración y sinergia (Camagni 2005) a la par que experimentaba procesos de deslocalización industrial mundial y especialización industrial que otrora realizaban sus actividades dentro de los núcleos consolidados. Este doble proceso, se podría explicar por dos factores fundamentales ya mencionados en la primera parte de la investigación: en primer instancia, la deslocalización a nivel mundial de empresas transnacionales en búsqueda de suelo y mano de obra más barata para realizar actividades económicas de menor valor añadido que las promisorias de la tecnología (Harvey 1990, Castells & Hall 1994, Méndez & Caravaca 1996, Castells 1999, Sassen 1999) y que finalmente terminarán por atraer otras empresas deslocalizadas afines; y por otro lado, una dispersión de las fábricas tradicionales de los centros consolidados que, debido a su crecimiento demográfico, un mayor consumo y una tendencia la terciarización de los espacios centrales, fueron presionando por más suelo disponible para vivienda o

equipamientos públicos en detrimento del tejido industrial histórico (Giráldez 1997).

Así pues, aparecen dos secuencias: “*la de la concentración urbana y la de la dispersión y fragmentación [...] entre territorios de sorprendentes dimensiones*” (Secchi 2005) y en los cuales se vislumbraba un comienzo de los principios de «*metapolización*» descritos por Ascher, donde las ciudades cambian de escala y de forma y donde ocurre el proceso de la metropolización, con la consiguiente formación de nuevos tipos de territorios urbanos (metápolis)¹⁵⁴. Desde el punto de vista de Dematteis (1994) y haciendo un paralelismo con los fenómenos que él observó en Italia en el mismo período, estaríamos frente a dos eventos simultáneos: el proceso de «urbanización»¹⁵⁵ y un proceso de contra-urbanización *temprano*, interpretado sólo en su acepción relativa a la tendencia general a la multilocalización, (mediante la desverticalización de los ciclos productivos y la relocalización de diversas fases del ciclo de vida de un producto) y donde efectivamente aparece una nueva división del trabajo a nivel empresas y a nivel región. Evidentemente, no es el mismo fenómeno de contra-urbanización descrito por Dematteis, pues hasta este momento no existían signos de pérdida de población central en favor de núcleos menores y el sistema urbano en su conjunto mostraba signos inequívocos de ser uno jerárquico y bipolar¹⁵⁶. Posiblemente, este sea uno de los rasgos locales que hacen del territorio de estudio uno singular dentro de los procesos generales de urbanización a nivel occidental. Lo cierto es que si la contra-urbanización se interpreta solamente como “*el efecto espacial del*

154 Ver 2.1.4.1 *El nuevo entorno*

155 Para ver definición de este término ver nota al pie de página no. 137

156 El proceso de «contra urbanización» descrito por Dematteis efectivamente sucederá, pero no completamente dentro de nuestra región de estudio ni durante ésta época, sino en relación con la pérdida de población de núcleos mayores en favor de ciudades de menor tamaño, preferentemente durante los años setenta. A este respecto, Fernando de Terán sostiene que “...*En efecto, está comprobado que desde la mitad de los años setenta se ha entrado en los países más desarrollados de Europa en una nueva situación, en la cual las grandes ciudades y áreas metropolitanas pierden población en función de movimientos espontáneos de descentralización a partir de ellas, dando lugar a un crecimiento importante de las ciudades medias y a la formación de amplias periferias suburbanas en los alrededores de las áreas metropolitanas. Ello se corresponde con una reestructuración económica, en la que las economías de escala ya no regulan el comportamiento de la industria. Como es sabido, a nivel universal, estos procesos de desconcentración urbana espontánea empezaron a ser advertidos en los países más industrializados en los primeros años de la década de los setenta... pronto serían estudiados y caracterizados, efectivamente, como una tendencia global y como un nuevo estadio del proceso universal de urbanización.*” (1999, 323-324). La discusión es importante debido a que nuestra región de estudio, parece haber pasado por los procesos universales de urbanización, pero desde el punto de vista del receptor de las transformaciones emprendidas en núcleos de mayor tamaño, demografía, dinamismo económico y peso político. Peter Hall (1985) apuntaba que “*En España, intuyo que el cambio no hace más que iniciarse. Durante gran parte de los años cincuenta y sesenta, España tenía todas las características de un país de reciente industrialización y esos países se caracterizan por un movimiento continuo del campo a las ciudades. Pero durante los años setenta España alcanzó progresivamente la situación de un sistema industrial avanzado y es en ese momento que se debe producir un cambio de la centralización hacia la descentralización.*”. Esta afirmación parece ser muy general y toma solamente en cuenta ejemplos paradigmáticos de la transición de la ciudad industrial a la ciudad post-industrial, como el caso de Bilbao o Madrid.

encuentro de nuevas formas de división del trabajo y de organización productiva con ciertas condiciones territoriales preexistentes en los años 60 y 70" (Dematteis 1994), entonces estaríamos observando un fenómeno nuevo donde, de la urbanización, se pasa al proceso de contra-urbanización sin tener necesariamente que pasar por una etapa de «suburbanización»¹⁵⁷ (proceso que efectivamente sucederá pero no en ese orden cronológico).



Un tercer fenómeno de crecimiento (no urbano) observado durante este período de estudio fue un aumento del disperso edilicio agrario¹⁵⁸. Como se señala en el mapa MF-4, el porcentaje edificado disperso / aislado para 1968-70 alcanza ya el 23% del total edificado. Aunque en este cálculo se incluyen edificaciones aisladas de todas las categorías (productivas industriales y agropecuarias, logísticas, residenciales) y seguramente sea menor la proporción de construcciones dispersas y de baja densidad sobre el territorio agrícola, esta tendencia a la dispersión irá siempre en aumento y nunca en decremento.

Tal y como sucede para el caso del Veneto Central estudiado por Indovina¹⁵⁹, el ACCT experimentó una mejoría en el nivel de renta debido a la consolidación de nuevas actividades productivas (turismo y petroquímica). *“Debido a la elevación del nivel de ingresos, los habitantes del campo que paulatinamente han abandonado la actividad agrícola para pasar a una actividad secundaria, han edificado sus hogares mediante la autoconstrucción”* (1990). Como ya hemos apuntado, el ACCT contaba ya con una concentración de vialidades e infraestructuras en ámbito central que ya se vislumbraba como lo suficientemente potente para permitir diferentes formas de asentamientos. Aún así, existía otra coincidencia fundamental: la ausencia de una red de servicios en torno a las edificaciones dispersas. En *La città diffusa*, se lee:

“Estos primeros asentamientos difusos carecen de interrelaciones entre ellos, básicamente debidos a la carencia de infraestructuras de servicios y de mo-

157 *“Proceso en el cual, en torno a la ciudad central, se forma un área metropolitana y una región funcional urbana más extensa, debido al crecimiento contemporáneo de coronas o cinturones de centros menores (suburbio) en los cuales se vuelve a verter parte de la población y de la actividad aglomerada (descentralización de radio corto) con aligeramiento de la ciudad central”* (Dematteis 1994, 16).

158 Antonio Font (2004, 344) denomina a este fenómeno «ocupación puntual», y la describe como *“una ocupación de forma aislada y puntual de terrenos rústicos, tradicionalmente por viviendas y edificaciones rurales, pero más recientemente por tipologías residenciales o industriales de carácter urbano... es un tipo de asentamiento de lógica predominantemente individual, que no comporta acciones previas de urbanización, pero que con el paso del tiempo y la progresiva densificación del territorio puede evolucionar hacia las modalidades de los «filamentos» o de las «difusiones»”*.

159 La comparación es válida solamente en lo referente al aumento de la renta, no en el hecho de la autoconstrucción, a no ser que, según Font, se entienda como autogestión.

vilidad, reduciéndose ellas a círculos familiares donde es factible la ayuda de la familia extendida. Muchos de esos asentamientos albergan pequeños espacios productivos”(Indovina 1990).

Aunque nuestro territorio contaba históricamente con poblaciones cerradas (fortificadas) donde se concentraba la mayor parte de la población, siempre hubo una población rural activa y productiva que cubriría determinadas demandas de estos núcleos. Esta población agrícola parece haberse aglutinado de manera dispersa en torno a las inmediaciones de Reus, otrora gran productor de aguardiente, en derredor de Riudoms y otro tanto entre Salou y Vila-Seca. Estos grupos de residencias y espacios productivos dispersos parecen «gravitar» en torno a los núcleos receptores de materia prima y donde tradicionalmente se comercializaba su producto (ciudades mercado, puertos). En la secuencia de mapas que consignan la evolución del crecimiento del ACCT (serie MF) se puede apreciar claramente cómo estas «nubes» de asentamientos que gravitan en torno a dichos núcleos han ido no solo en aumento, sino que a los inocuos habitáculos rurales se les han unido nuevos espacios productivos banales (naves industriales, almacenes) además de atestiguar el propio crecimiento de estas viviendas agrarias convertidas, muchas de ellas, en viviendas de tipología completamente urbana, piscina incluida. Es por demás interesante observar un crecimiento edilicio no urbano en zonas rurales, con características cada vez más cercanas a los valores de las edificaciones en una ciudad, cuando la balanza de la ocupación agraria – servicios ya se había invertido en favor de los servicios. Evidentemente, parte del crecimiento rural se debe atribuir a una tecnificación del campo, pero otra gran parte de este crecimiento, seguramente estuvo íntimamente ligada con el cambio de actividad predominante. Así, es curioso un crecimiento edilicio rural cuando la agricultura comienza a dejar de ser un factor de participación importante en el PIB. Este disperso, básicamente habitacional y de almacenaje, se transformará en las siguientes décadas en un disperso mucho más complejo, creciente y con altas probabilidades de inducir cambios drásticos en el paisaje. No es una de las cuestiones fundamentales de este disperso el número, sino el tamaño, la actividad que realizan y, sobre todo, las nuevas dinámicas de movilidad creadas (elementos generadores de viajes / elementos no contenedores) y que, eventualmente, terminarán por convertirse en caminos consolidados que se agregarán a la malla vial principal. No analizaremos en este estudio las ventajas y desventajas de

este disperso; nos basta con clarificar el papel que juega dentro del complejo sistema urbano y la demanda de nuevos servicios que estos asentamientos generarán en el futuro.

Finalmente, ocurrió un acelerado y vertiginoso —seguramente el de mayor impacto medioambiental y paisajístico— proceso de ocupación de la costa. A este fenómeno se le ha denominado en diversos documentos como proceso de «litoralización». Esta tendencia, consistente en la ocupación intensiva y extensiva del suelo situado en primera y segunda línea de mar, encuentra sus orígenes en la primera década de 1900 y su agudización, hacia 1960, como efecto del éxodo rural interno. Durante los años sesenta y ochenta se refuerza, junto con la industrialización del sector central del Camp, el desarrollo residencial y el desarrollo de la industria turística de la costa. Este proceso, según los autores del Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona 2010 y su antecesor, el Plan Director de las Actividades Industriales y Turísticas del Camp de Tarragona del 2002, ha comportado un desequilibrio territorial muy notable debido a la diferencia en el crecimiento existente entre el litoral y el interior.



Si bien la implantación turística en Salou comenzó después de la guerra civil, cuando algunas familias de Reus y Barcelona pasaban sus vacaciones en esta zona, la gran expansión turística se da a partir de los años sesenta con la internacionalización de la actividad. Esa fecha marca un hito en el tipo de actividad a desarrollar en la costa. Mientras que antes el turismo era local, concentrado en pocos puntos y perfectamente acotado en términos temporales, después de ese momento se convertirá en uno masivo, preferentemente de extranjeros y que transformará drásticamente tanto el paisaje como el equilibrio en el ecosistema debido a la especulación desmedida.

Como ya hemos señalado anteriormente, el saldo de visitantes pasó de poco más de 7 millones en 1961 a más de 24 millones para 1970. El Aeropuerto de Reus, que inicialmente comenzó como una aventura privada destinada a la satisfacción de unos cuantos aficionados a la aeronáutica hacia 1935 y que después de la guerra se convertiría en un aeródromo militar hasta su reconversión en aeropuerto, llegó a transportar en 1973 a más de dos mil pasajeros en vuelos charter durante las épocas de estío. A pesar de no ser un termómetro real del aumento en el turismo durante

este período, la infraestructura se convertiría en uno de los alimentadores de flujo turístico más importantes hoy en día.

La combinación de sistemas de movilidad ya estructurados (FFCC, carretera, aeropuerto) aunado a una política nacional de promoción de España como destino turístico, a una oferta de sol y playa, a una inercia histórica de lugar de veraneo, a una elevación de la renta, a una transformación en la base económica y a un aumento demográfico producido por la atracción de la naciente industria petroquímica, constituyeron los elementos esenciales de un caldo de cultivo idóneo para el desarrollo exhaustivo de una industria que no solamente se convertiría en una de las más importantes en términos de la participación en el PIB, sino que detonaría actividades complementarias a la propia oferta del entorno natural, como la construcción y el desarrollo del sector servicios, tanto para las empresas como para personas.

En la ciudad de Tarragona se observan ya los primeros asentamientos turísticos dispersos sobre la N-340 y especialmente, se observa la ocupación del morro que precede a la playa de la Arrabassada. En realidad, muchos de estos asentamientos ya funcionaban desde 1950, pero el proceso de conversión de suelo rústico en urbano se expresaría hacia los años sesenta en forma de suelo residencial, que, en muchas de las ocasiones, servirían como apartamentos de estío. El desarrollo de estas piezas de carácter lúdico se dio en dos formas: la de edificaciones de mediana densidad en combinación con viviendas unifamiliares aproximándose más al modelo anglosajón de ciudad jardín. Las edificaciones sobre las principales vialidades, como la N-340, gozaban de mayor altura. Mientras, las construidas en áreas segregadas de accesibilidad restringida, se dieron en forma de urbanizaciones de baja densidad. Pareciera que el límite que supuso el trazado del FFCC definiera los tipos edificatorios: los espacios de menor accesibilidad quedarían reservados para un nivel de renta mayor, mientras que los solares con menor privacidad y menor calidad paisajística se destinarían a una densidad mayor.

Con el proyecto de la petroquímica en puerta, el desarrollo del litoral en el área central (la zona de asentamiento de la Universidad Laboral) quedó truncado y el eje turístico se veía interrumpido. La Pineda se desarrollaría más tarde mientras que las playas en dirección a Barcelona



ya mostraban signos de actividad (La Mora, Tamarit, Torredembarra). Pero el caso más emblemático sin lugar a dudas es la increíble expansión de Salou, ya que fue el núcleo poblacional con más crecimiento en términos relativos. Prácticamente triplicó el área edificada de 1952-70. En 1953 se aprueba un ensanche con fines turísticos y hacia 1963 se concreta. La ocupación de este ensanche se realiza por medio de bloques de vivienda y hoteles. El modelo se caracteriza por albergar bloques semi abiertos cuya orientación se da al patio interior, conteniendo una piscina general y/o un jardín común. La mayoría de ellos originalmente fueron planteados como segundas residencias, pero paulatinamente se han ido convirtiendo en primeras o en aparthoteles.

Este primer ensanche en Salou queda flanqueado por otro tipo de oferta turística: los «campings». Este tipo de espacio lúdico fue haciéndose cada vez más popular y hoy día existen innumerables opciones distintas a las tradicionales. Una de las características de estos espacios es la discontinuidad que generan en el territorio, repercutiendo en el paisaje y dotándolo de una sensación de espacio fragmentado, aún cuando exista una contigüidad física con la edificación tradicional. Una vez más, se aprecia la potencia del FFCC como elemento de ordenación / limitación del crecimiento, interrumpiendo en estas primeras fases de expansión, la colonización de los predios al otro lado de la vía. Incluso, se observa que en dirección a Reus, no hubo crecimiento compacto alguno.

Además del crecimiento compacto —emulando viviendas que podrían encontrarse en cualquier gran ciudad española alejada de la costa—, se puede apreciar el mismo fenómeno que se observa durante este período a lo largo del frente marítimo: la ocupación de espacios naturales poco explotados, de mayor pendiente y de menor accesibilidad, que garantizarían una mayor exclusividad mediante la reducción de la accesibilidad. Es en estos espacios donde floreció el tipo edificatorio unifamiliar, verificándose en muchos de los casos, más infraestructura viaria interna que edificación. Tal es el caso del Morro (Cap) de Salou, donde paulatinamente se irían desarrollando urbanizaciones de baja densidad, con accesibilidad de no retorno (cul-de-sac) y que en determinados puntos, permitiría un uso de mayor densidad, generalmente para equipamientos hoteleros. Este tipo de desarrollos, aunque no ofrecían una relación directa con la actividad playera, sí ofrecían la mejor relación indirecta con el paisaje.

El puerto de Salou (punto de partida de la invasión de Mallorca y principal puerto de salida de los productos del Camp de Tarragona hacia América), a pesar de haber sido el motor de esta población desde el siglo XVII y de haber mejorado sus instalaciones a finales del siglo XIX con la edificación del muelle, las instalaciones portuarias y la Capitanía, entra en un franco proceso de decadencia debido a la imposibilidad de competir con el puerto de Tarragona. De esa forma, Salou se convierte a principios del siglo XX en el destino preferido de los Reusenses y comienza la construcción de los primeros chalets y casetas de baño. Al prohibírsele la actividad como puerto comercial, la vocación de servicio de Salou se hizo evidente al verse relegada de las actividades comerciales y al no competir con Cambrils como puerto pesquero. Es a partir de los años sesenta cuando el puerto se transforma en uno dedicado exclusivamente a las actividades lúdicas.

A diferencia de Salou, Cambrils no experimentó el mismo ritmo de crecimiento, aunque sí lo hizo en la década de los 70. Para el período de análisis en cuestión (1952-70) —y siempre con base en la cartografía militar en la que hemos basado esta etapa de estudio hasta el año 1977— se observa la consolidación del puerto de Cambrils y el crecimiento del núcleo de pescadores en dirección Norte, pero sin llegar a juntarse con el núcleo agrario adosado sobre la N-340. También se observa un crecimiento notable del núcleo agrario en forma de ensanche ortogonal en dirección al mar, quedando dividido del núcleo histórico por la autopista. Este crecimiento sería básicamente residencial, compacto, de mediana densidad y acotado por el límite inferior del paso del FFCC y el margen derecho del torrente la Alforja. De igual manera, la extensión del núcleo de pescadores se dio de forma compacta, en manzanas cerradas con vivienda de cuatro niveles. Sin embargo, las sucesivas extensiones turísticas, mayoritariamente desarrolladas en los años 70 y años posteriores, estarían marcadas por una clara tendencia a la baja densidad y a la vivienda unifamiliar, muy similares entre sí debido a la homogeneidad del territorio (misma pendiente) en Cambrils y a la demanda inmobiliaria. La ausencia de grandes diferencias topográficas (como en Salou) fue un factor clave para esta estandarización de la oferta turística de baja densidad. Mientras que Salou se especializaba en una oferta de grandes hoteles, Cambrils lo hacía en dirección de un turismo más familiar, de menor grado de proximidad y rango de actividades.

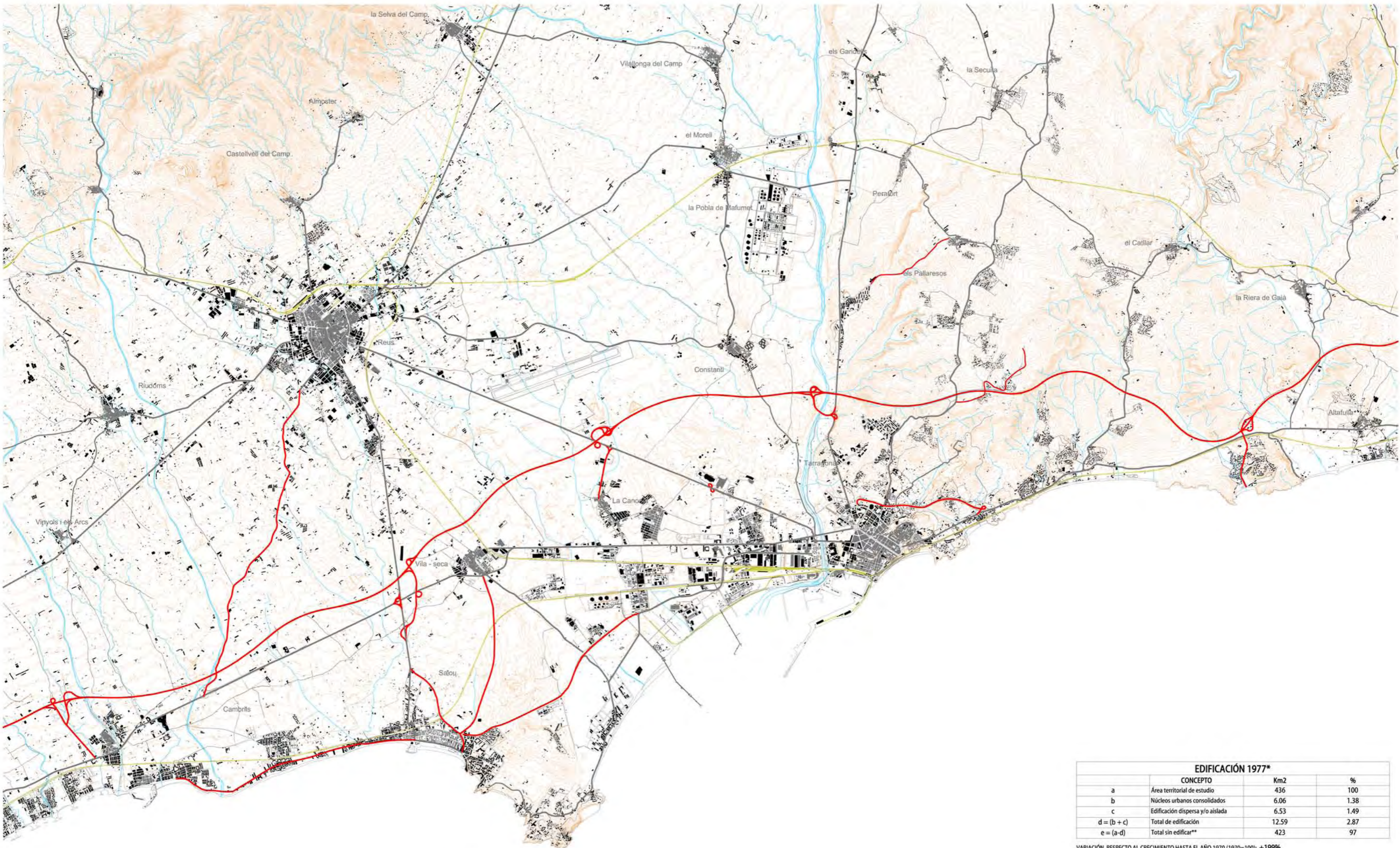
El inicio del proceso de litoralización acontecido durante este decenio (1960-70) podríamos caracterizarlo por una participación mayorita-



ria en la oferta turística de segundas residencias, apartamentos y camping. Pero a partir de los setentas, la inversión extranjera en este sector produciría una gran cantidad de hoteles —principalmente de tres estrellas— además de aumentar el parque turístico con una cantidad ingente de segundas residencias, localizados mayoritariamente en Salou y Vila-Seca¹⁶⁰. Este cambio vendría apoyado por inversiones y conocimiento de desarrollos por parte de inversores y asesores extranjeros.

El inicio del «boom» turístico afectó a todas las ciudades del litoral del Camp de Tarragona. Tanto Reus como Salou edificaron edificios con ese propósito dentro de la ciudad central, aunque hacia 1981 muchos de ellos fueron renovados para un uso distinto. Sin embargo, la tendencia a la concentración espacial de la oferta de habitaciones y espacios de uso turístico se daría a mediados de los años setenta, provocando que al menos 9% del total de espacios hoteleros disponibles en Cataluña hacia 1991 se localizara en Salou. Esta concentración sería la segunda sólo después de Barcelona, con aproximadamente 14% para el mismo año y Lloret de Mar, con 13% (Clavé 1995, 168). La concentración tan acentuada de espacios y edificaciones destinadas a un uso en concreto daría pauta a la creación de una nueva tipología de ciudad: la ciudad turística.

¹⁶⁰ Clavé (1995, 167) señala que Vila-Seca / Salou es el área que más hoteles construye, pasando de 76 en 1961 a 624 en 1970; para el siguiente período, contabiliza un aumento enorme de hoteles de 3 estrellas que llegaría a los 4,950 hacia 1980 y 13,140 para 1991



Notas: Plano elaborado a partir de la serie fotográfica 1977 del Centro Nacional de Información Geográfica del Gobierno de España.

- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS PRINCIPALES HASTA 1970
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
- FF.CC.
- EDIFICACIÓN EN 1970
- CRECIMIENTO 1970-1977
- CURVAS DE NIVEL
- RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

EDIFICACIÓN 1977*			
	CONCEPTO	Km2	%
a	Área territorial de estudio	436	100
b	Núcleos urbanos consolidados	6.06	1.38
c	Edificación dispersa y/o aislada	6.53	1.49
d = (b + c)	Total de edificación	12.59	2.87
e = (a - d)	Total sin edificar**	423	97

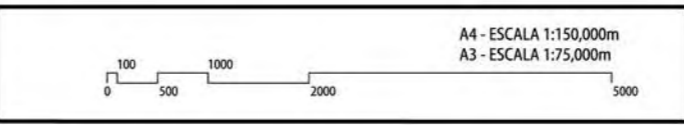
VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1970 (1970=100): +199%
 VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1928 (1928=100): +447%

* Datos aproximados con un margen de error considerable calculados a partir de dibujos Cad y mapas escaneados.
 ** No se considera el espacio ocupado por las infraestructuras y que en un trabajo específicamente morfológico de detalle deberían ser incluidas en los cálculos.

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
1977

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) y Centro Nacional de Información Geográfica del Gobierno de España. Para más detalles ver apartado bibliográfico.



JORGE MONTEJANO
 ENERO 2010

MAPA
MF-5

1.2.1.4 Crecimiento edilicio entre 1970 y 1979

Población aprox. 256,000 hab.

Total de superficie edificada: 12.6 Km².

Este decenio, el que vio pasar la crisis mundial de las energías (1973), es probablemente el de mayores transformaciones físicas experimentadas en el ACCT y también, el de mayor crecimiento demográfico, aumentando 43% de 1970 a 1979 y rebasando la barrera del cuarto de millón de habitantes. Si bien la tasa de crecimiento ya mostraba una pendiente bastante acusada desde 1965, ésta aumenta su verticalidad a partir de 1970 (ver fig. 6 en Anexo). La tendencia a la concentración poblacional sobre el área central iba en aumento. La densidad bruta de Reus era de 1,643 hab/Km² mientras¹⁶¹ que en Tarragona alcanzaba los 1,777 hab/Km². Salou / Vila-Seca alcanzaba los 804 hab/Km² mientras que, por ejemplo, el Catllar, no superaba los 30 hab/Km². Aún cuando se registró de una reducción demográfica de Reus (probablemente en favor del litoral)¹⁶², el nivel de concentración poblacional iba en concordancia con el nivel de concentración de las nuevas actividades. Tarragona pasó de concentrar el 38% de la población en 1960 a contener al 42% en 1979. Para los mismos periodos, Reus pasó de 35% a 34%, mientras que los grandes absorbentes de la inmigración fueron los núcleos litorales. Salou / Vila-Seca, pasó de albergar al 3% de la población total del ACCT, al 6.8% para los mismos años. Cambrils prácticamente se mantuvo en 4% pero, si se suman los núcleos urbanos del litoral, se aprecia un incremento de 3 puntos porcentuales, alcanzando en 1979 el total del 13%. Mientras que Salou / Vila-Seca duplicó su población para ese mismo rango temporal, Cambrils experimentó un aumento del 53%.

Este aumento demográfico estuvo inmerso en una época que caracterizó a España por la entrada en crisis del modelo de la agricultura tradicional; por una de las más altas tasas de crecimiento económico sostenido en Europa (más del 7% al año entre 1960-1975), por una acción concertada desde el Estado que permitía, en ocasiones, llegar a financiar hasta

el 70% de una fábrica hasta alcanzar determinado límite de producción; por una política de importación de bienes de equipo y de exportación de bienes manufacturados; por un cambio ocupacional intenso (como ejemplo, de 1960 a 1970, la población rural pasó del 42 al 25% del total) aún cuando dicha ocupación en el agrario era relativamente alta con respecto a los países industrializados; por un mayor crecimiento económico y un aumento de la renta per cápita, impactando ello directamente en el poder adquisitivo, el consumo y por tanto, en crecimiento físico de las ciudades. Según Tussell (2007, 352), el despegue del consumo, iniciado entre 1962 y 1966, se consolidaría a principios de los setenta. Señala que en la primera etapa se dobló el número de automóviles per cápita; los teléfonos aumentaron un 50% y un poco menos los kilogramos de carne consumidos por habitante. Añade que el período más llamativo es el comprendido entre 1966-1974, donde se observó un incremento "espectacular" en la producción de automóviles (de 250,000 a 700,000), de televisores, frigoríficos y lavadoras. Al momento de la muerte de Franco, gran cantidad de bienes del hogar ya se habían generalizado. Estamos frente a la emergencia de una nueva clase media, *"formadas por oficinistas, vendedores y técnicos de variada formación... estas clases medias fueron protagonistas esenciales del desarrollo, de la ampliación del consumo, pero también del pluriempleo."* (Tussell 2007, 355). Por ello, no es de sorprender que a una explosión demográfica, basada en la inmigración y producida por la generación de empleos, detonaran, mediante un consumo generalizado, la explosión de los centros urbanos consolidados y la creación de nuevos espacios residenciales.

Para poner en verdadera magnitud las dimensiones de esta explosión demográfica, basta con contrastar los siguientes datos: de 1720 hasta 1860 (140 años) el ACCT llegó a sumar casi 80 mil habitantes (aumento de 214 hab/año)¹⁶³; de 1860 a 1960 (100 años) pasó de 80 mil a poco más de 120 mil (400 hab/año); y de 1960 a 1979 (19 años) pasó de 120 mil a 250 mil (6,000 hab/año). Es decir, la población que tardó 240 años en llegar a 120 mil, se duplicó en tan sólo 19 años (figuras 6, 7, 8 y tablas 9, 10 en Anexo). Aproximadamente, el crecimiento poblacional para el período 1970-79 en España fue del 10%, frente al 43% crecimiento de la ACCT. Aún

161 A manera de marco de referencia, se muestran las siguientes cifras correspondientes a densidades brutas de distintas ciudades (contando sus regiones metropolitanas) hacia el 2004: Berlín: 3,820; Barcelona: 8,387; Londres: 4,367; Cd. De México: 6,010; Nueva York: 9,868; Tokio: 13,064. (Sort 2006, 178).

162 Estaríamos observando ya un fenómeno de contra urbanización puntual en Reus, ya que en el resto de los municipios la tendencia seguía siendo un crecimiento continuo.

163 No se trata de una tasa anual de crecimiento; simplemente es el resultado de dividir la población total entre el número de años en un rango determinado.

cuando la comparación de las cifras sea engañosa —pues las bases de las que parte el crecimiento no es la misma— sí es un indicador que anuncia un muy fuerte aumento en comparación con el resto de España. Del Amo (2003) señala que:

“El mayor peso del crecimiento demográfico se debe a los elevados saldos migratorios experimentados en ese período, considerablemente mayores al peso del crecimiento natural [...] Estas cifras nos dan cuenta del espectacular cambio demográfico que se produce en este territorio, fenómeno que también puede trasladarse a otros ámbitos urbanos de la Península.” (pp. 323).

Agrega el autor que la inmigración a estas zonas representó tres cuartas partes del crecimiento real. Evidentemente, la inmigración se iría localizando en las zonas de mayor dinamismo económico, siendo ellas las de mayor desarrollo industrial y turístico. Incluso, aporta datos donde se observa que la provincia de Tarragona, especialmente en los años sesenta y setenta estaba colocada entre las primeras de España de mayor crecimiento demográfico por inmigración.

Este espectacular crecimiento demográfico vino acompañado de la más grande transformación del suelo rural nunca antes experimentada. Además de la paulatina ocupación de la industria petroquímica —que por sí misma reconfiguró las relaciones preexistentes—, el auge en el turismo y la emergencia de nuevas industrias complementarias a la petroquímica produjeron un efecto multiplicador en la economía regional, derivando ello en una vorágine edificadora que prácticamente triplicó la edificación del toda el ACCT en menos de 10 años¹⁶⁴. Hacia 1970 se contabilizaban alrededor de 4.2 Km² de superficie edificada, llegando en 1977 a la cifra de 12.6 Km². Este efecto multiplicador no se explica sin la presencia de nuevas infraestructuras para la movilidad ni probablemente, sin la crisis mundial.

En primer lugar, se debe de hablar de una consolidación de la industria petroquímica. Hasta finales de los años sesenta existía un “incipien-

¹⁶⁴ A este respecto, de Terán señala que “El Decreto de Liberalización Industrial de 1963... permitiría la iniciación de una etapa de acumulación de capital y fortalecimiento de empresas.. El programa de desarrollo regional se plantea sobre la base de la industria, por medio de la creación de Polos de Promoción y Desarrollo Industrial y por la preparación de polígonos industriales. Pero éstos ya no son concebidos como desarrollos de las previsiones de un plan general de ordenación de una ciudad y su territorio circundante, tal como los concebía la ortodoxa versión de la Ley del Suelo, sino con el modelo americano del «industrial state»; es decir, con autonomía e independencia de localización y desarrollo, no supeditadas a las exigencias de una planificación urbanística previa, como simple oferta de suelo equipado con infraestructuras y servicios para empresas...” (1999, 248).

te núcleo petroquímico en torno al pequeño cracking» de oleofinas de I.Q.A... sin embargo, lo que consolidaría el complejo industrial será la construcción de la refinería de petróleo que entró en funcionamiento en 1976, unido al continuado crecimiento del consumo de productos petroquímicos.” (COC 1987, 245-247). Esta consolidación determinó la nueva estructura industrial de la zona, tendente a una clara especialización productiva donde la mayor parte de la producción se centraba en el sector químico y en el metal. Hacia 1975, la mayor proporción de trabajadores en el Tarragonés estaba concentrada en estos dos sectores, sumando en su conjunto más del 50% de la población ocupada con casi una igual proporción de empresas en el sector (48% de las empresas contabilizadas se dedicaban a estas actividades). La participación en la renta industrial total de esa región del sector químico rebasaba el 54% del total. Si hacia 1964 la mayor ocupación se centraba en la industria de alimentación, bebidas y tabaco (23%), esta se redujo substancialmente hasta llegar a contabilizar un 15% hacia 1975 a favor de la industria química.

Un segundo factor clave de esta expansión material lo encontramos en el auge del sector turístico. Como ya hemos señalado, a finales de los años sesenta éste se convierte en un fenómeno de masas, focalizados en la costa Dorada del Tarraconense, en Salou y Cambrils. A pesar de la aparición de la crisis energética y su transitoria ralentización de la economía, el período comprendido entre 1965 a 1976 se caracterizará por “la construcción masiva de apartamentos y la aparición de los primeros hoteles de dimensiones medianas” (Clavé 1995, 394). La expansión material también sería representada por la edificación de nuevas infraestructuras que mejoraran la accesibilidad a los centros de ocio, como la inauguración de la autovía Tarragona – Salou (1968) o el inicio de la construcción del puerto deportivo, también en Salou. En los años siguientes completaría la autovía entre Vila-Seca y Salou; se terminarían los enlaces de la A-7 y se proponía la desaparición del tren que conectaba Reus con Salou para permitir ampliar la oferta de caminos para el creciente número de turistas que accedían por medio de automóvil. Aún cuando ya se ha mencionado que la década de los años sesenta es considerada como la del *boom* turístico¹⁶⁵, no es del todo cierto en términos de edificación, pues la mayor parte de del turismo se alojaba en apartamentos y camping localizados en el litoral. Seguramente, la mayoría de los nuevos hoteles localizados principalmente en Salou comenzarían justamente su edificación algunos

¹⁶⁵ Se triplica la ocupación de 1960 a 1963 (Del Amo 2003, 234)

años después de la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Salou en 1963, por lo que no aparecen reflejados estos cambios en la cartografía de 1968-70.

Podemos considerar como un tercer factor (indirecto) del aumento edilicio en el ACCT al crecimiento de las actividades del puerto de Tarragona. Hacia 1976 se registra un máximo de movimiento de buques frente al puerto, alcanzando los 2,688. En realidad, esta cifra no varió mucho desde 1968 ni tampoco lo hará radicalmente en los años venideros. Lo que es realmente significativo es al aumento en el tonelaje: mientras que en 1968 se movían alrededor de 4.5 millones de toneladas, para 1977 esta cifra alcanzaría las 16 millones de toneladas. Evidentemente esto es causa directa de la puesta en funcionamiento de la refinería en 1976 (COC 1987, 259).

La mayor parte del tráfico de entrada era crudo para su refinación. La mayor parte del tráfico de salida eran asfaltos. Estos productos eran transportados por racks (a las refinerías) y carretera, en su mayoría con destino a Barcelona (38%), seguida de Lleida, Zaragoza y Huesca (23.9%); Reus (7.3%); Tarragona (5%) y el resto de la provincia (8.3%). El aumento del volumen de movimiento de graneles sólidos y productos químicos y petroquímicos fue en detrimento del volumen de movimiento de mercancías manufacturadas, que en 1978 alcanza su cenit para continuar un descenso continuo, no llegando a representar más del 2.5% del volumen total hacia 1982.

Para poder aumentar el volumen de movilidad de la carga fue necesario crecer físicamente el puerto mediante nuevos pantalanés. Entonces, durante este período se registran dos tipos de crecimiento: estaríamos hablando de uno propio, y uno inductor de nuevos espacios dentro de los propios polígonos industriales. Unos, destinados al almacenaje (grandes tanques) para su procesamiento. Otros, destinados como almacenes temporales, aguardando su traslado a distintos destinos.

Un cuarto factor directo y determinante —causa y efecto de los primeros dos (la consolidación de la petroquímica y el aumento de la oferta turística)— fue la masiva inmigración a la región. No sólo se necesitaba mano de obra para la construcción de las nuevas industrias, equipamientos hoteleros y residencias turísticas, sino que el aumento en los volúmenes de carga del puerto exigía mano de obra para la construcción de nuevas instalaciones y, por consiguiente, vivienda para los propios emigrados. La

vivienda no era una necesidad exclusiva de los obreros de la construcción, sino de trabajadores ocupados en los nuevos servicios hoteleros y trabajadores cualificados de las nuevas factorías. Hemos hablado al principio de este apartado del vertiginoso ritmo con el que creció la población, ritmo que encontrará eco en la necesidad de nuevos espacios residenciales. Pero esta creciente sociedad no solamente necesitaba viviendas y puestos de trabajo: demandaba equipamientos de abastecimiento (comerciales), salud, de educación, cultura, ocio y esparcimiento. Ejemplo de ello es que hacia finales de la década de los setentas se verifica la edificación del primer gran Centro Comercial (PRYCA, de capital del grupo francés Carrefour) sobre la carretera Reus-Tarragona, situado junto a una fábrica de agroalimentación y cercano al barrio La Floresta. La localización de este hipermercado seguramente obedeció a una política de atracción de consumidores de toda la zona de barrios-dormitorio, como la propia Floresta o Bonavista; de atracción de poblados como Constantí o la Canonja, e incluso de ciudades como Vila-Seca, Reus y la propia Tarragona. Sin saber que este sería el punto de paso de la A7 (Autovía del Mediterráneo) o sabiéndolo, su aparición estigmatizaría las futuras transformaciones del suelo sobre el eje Reus-Tarragona, el cual en poco tiempo se convertiría en uno de los corredores comerciales regionales más importantes.

El crecimiento que a continuación se describe fue el reflejo de una economía boyante, de políticas públicas expansionistas y de una iniciativa privada muy activa (de capital muy diverso) que, en su conjunto, produjeron la explosión del ACCT.

1.2.1.4.1 Crecimiento en los núcleos centrales

La carretera Nacional 340 (N-340), que une Barcelona con Cádiz, fue desdoblada en algunos tramos para albergar mayor tránsito (A-7). Al quedar prácticamente inmersa en el entramado urbano de diversas poblaciones a lo largo de su recorrido, se decide la construcción de la AP-7 o Autopista del Mediterráneo. Comenzada en Barcelona en 1969, la AP-7 cruzó longitudinalmente el ACCT, prácticamente dividiendo la región en dos. A su paso, se construyeron sendos nudos viarios que unirían las carreteras transversales que partían de la costa en dirección del interior, de tal manera que el ACCT quedó conformada por una especie de red viaria muy potente y que dotaría a la región de una accesibilidad sin parangón.

Producto de esta accesibilidad, prácticamente todos los núcleos urbanos experimentaron un notable crecimiento, especialmente los centrales y los costeros.

Es en esta década donde se observa un mayor incremento en el tipo de crecimiento de disperso en el territorio y en paquetes aislados. Mientras que para 1968-70 el disperso rondaría el 0.2% del total del territorio, para 1977 ya contabilizaba el 1.5%¹⁶⁶. Pero esta cifra se vuelve mucho más alarmante y dramática si observamos con atención el cuadro del mapa MF-5. Es la primera vez en la historia de la región que las edificaciones dispersas (6.53Km²) rebasaban al tamaño de la edificación de los núcleos consolidados (6.06Km²). Para el período 1970-77, el incremento de la edificación en núcleos consolidados fue de 2.86 Km², mientras que el aumento de las edificaciones dispersas para el mismo período alcanzó 5.53Km². Es decir, el crecimiento disperso prácticamente duplicó al crecimiento por agregación¹⁶⁷ de tejido urbano, cambiando la relación preexistente donde la mayor parte del espacio construido era compacto y la menor parte disperso. Para el período anterior (1968-70), la proporción era la siguiente: edificación compacta (77%), edificación dispersa (23%). Para este nuevo período (1970-77) la relación pasó a ser: edificación compacta (48%), edificación dispersa (51%). Si debemos establecer una temporalidad específica para marcar el inicio de un crecimiento disperso y donde la tendencia ya no se revertirá, es justamente este decenio. Aún cuando para el período 1984-92 se reduce la proporción, el modo de colonizar el territorio a partir de este punto será el de la explosión de la ciudad; el de la expansión de tipo dispersa; el de la atomización de piezas diseminadas sobre el conjunto del territorio que, a la larga, reclamarán el derecho a funcionar como comunidades con características similares a las urbanas: reclamarán el derecho a ser reconocidas como urbanidades extendidas.

Justamente, este decenio marca un “parte aguas” conceptual sobre las maneras y las lógicas de crecimiento de los asentamientos humanos. Coincide con algunos resultados teóricos que se han generado a lo largo

166 Datos relativos al total del territorio analizado, incluyendo espacios edificados y espacios sin edificación alguna.

167 Antonio Font (2004, 338) había ya descrito este tipo de crecimientos para sus estudios sobre Barcelona. Repitiendo: El entendió por «agregados» al “territorio morfológico representativo de la ciudad compacta tradicional, en la que sus características dominantes son, además de compacidad o continuidad espacial entre sí de unas y otras tramas o tejidos urbanos, la relativa mezcla y densidad de personas y usos, la proximidad o vecindad de los equipamientos y los servicios, etc.... dentro de ésta categoría incluimos las formas convencionales del crecimiento residencial (cascos antiguos, suburbanas, urbanizaciones marginales, polígonos) pero también, las piezas en contigüidad con aquellas, destinadas a los usos productivos, el terciario o el equipamiento, etc.”.

de los últimos 30 años de estudios sobre el paso genérico de una ciudad industrial a una postindustrial¹⁶⁸, pero como efecto de las transformaciones sufridas en sistemas metropolitanos de mayor envergadura, no como causal. Ya hemos avanzado anteriormente algunas reflexiones sobre el impacto de la crisis en los modelos productivos y su impacto en la forma del territorio, especialmente el tendente a transformar las relaciones jerárquicas y el referente a la atomización y dispersión del crecimiento sobre un territorio específico. Pero aún esos argumentos no explican claramente que este cambio en el modelo productivo a escala mundial haya sido reproducido a pie juntilla por el resto de conjuntos urbanos de menor jerarquía. Tanto las deslocalizaciones industriales, como la tendencia a una producción flexible y que atendiera a una demanda más especializada, no encuentra respuestas fáciles en el ACCT, teniendo en cuenta unas condiciones de desarrollo muy específicas. Lo que al menos parece ser una condición común a la mayoría de ciudades y regiones metropolitanas de primer orden en la esfera occidental es, independientemente de su tamaño (megalópolis, metrópolis), su tendencia a un crecimiento disperso sobre el conjunto de su ámbito territorial e incluso, sobre ámbitos territoriales ajenos a su origen.

Tarragona ya había emprendido su expansión en dirección norte con la prolongación de la Rambla Nova. El crecimiento que a continuación le precede es fruto de un trazo muy singular del proyectista: una ronda circular (la avenida Cataluña) que permitiera, por un lado, controlar el crecimiento previsto y por otro, el unir los costados Este y Oeste de la ciudad. Aparece la A-7 (autovía del mediterráneo) como límite último, como borde entre lo “rural” y lo “urbano”. Pero este límite que supondría una determinada contención en la expansión en dirección Norte,¹⁶⁹ en realidad funcionó como una infraestructura de mayor accesibilidad a los proyectos de extensión. La aparición de la A-7 permitió el desarrollo de nuevos desarrollos inmobiliarios como L’Oliva y Sant Pere i Sant Pau. Aún cuando existía previamente una vialidad que posibilitara estos conjuntos (la N-240 en dirección Norte), ésta fue decisiva en la atracción de nuevos moradores, debido a su conexión directa con la N-340.

168 Características que hemos descrito en anteriores capítulos

169 La A-7, en su concepción original, debe de haber sido considerada como un “libramiento” que permitiera a recorrer la costa sin tener que cruzar por el centro de Tarragona, acción que realizaba la N-340.





1. SANT PERE Y SANT PAU, 1977, 1984 Y 2006

La mayor parte de este crecimiento por agregación en forma de ensanche fue destinado a la construcción de viviendas y una menor proporción a equipamientos. Pero como un hecho urbanístico significativamente innovador es la aparición de un «cluster» educativo adosado a la N-240 y desligado del núcleo urbano de Tarragona. Aún cuando la distancia a la plaza Tárraco es tan sólo de 1.5Km, la decisión de localizar un instituto de enseñanza (religiosa) fuera del casco recuerda a las acciones colonizadoras realizadas con la inserción de la Universidad Laboral hacia los años cincuenta. Lo interesante de esta ocupación puntual, que emergió como un simple nodo educativo, es que dará pie al asentamiento posterior de otras instituciones docentes, seguramente buscando una sinergia. Es el sitio donde quedará localizado el Campus Norte de la Universidad Rovira i Virgili después de su creación hacia 1991. Escuelas como la Técnica Superior de Ingeniería Química (ETSEQ) se asentarán en un territorio yermo que en menos de diez años demandará espacios residenciales y comerciales de cercanía. Este ejemplo, en el que hemos ahondado, es paradigmático del modo de crecimiento de la urbanidad extendida en este período. Por un lado, emerge un conjunto de equipamientos adosados a una vialidad principal. Por el otro, se diseña un centro-dormitorio a escasos metros de distancia (tal es el caso de Sant Pere i Sant Pau). En la fotografía aérea de 1977 aquí mostrada, se aprecian los dos conjuntos como elementos separados, sin conexión viaria formal entre ellos. Pero al poco tiempo, mediante la inclusión de una vialidad principal, quedarán unidos (cosidos) y la lectura será de un paquete uniforme. Al costado del viario de unión entre los dos polos, emergerán nuevos equipamientos educativos (en el caso del polo educativo) y nuevos espacios residenciales (en el extremo del nodo-dormitorio). Si comparamos las imágenes que se presentan aquí, es posible apreciar la fragmentación territorial dada por el paso de nuevas infraestructuras viarias. Parece claro que el proceso de edificación en estos nuevos fragmentos de territorio viene determinado por las subdivisiones territoriales resultantes por el paso de nuevas infraestructuras. El vacío, ese espacio entre vialidades, será paulatinamente rellenado. En algunos casos con un edificio «pilot» o «pionero» y posteriormente, con un conjunto que atienda las carencias del primero (ya sea residencia o equipamiento).

El crecimiento disperso en forma de urbanizaciones de tipo unifamiliar es una de las características de este período. Tanto el Lorito como L'Oliva comienzan a albergar vivienda de muy baja densidad y accesible mediante caminos antiguos. Comparten estos conjuntos la misma carac-

terística de las implantaciones puntuales: parten adosadas de una vialidad existente y se extienden en dirección a otra vialidad «paralela» o de «contensión». Así, una urbanización parte de un extremo; otra parte del otro extremo hasta que finalmente se juntan en medio del fragmento de territorio seccionado.

Si volvemos al mapa MF-5, podremos constatar la dirección del crecimiento residencial disperso en Tarragona. Siempre es en dirección Este. Aparentemente este gesto no tiene ninguna significante por el momento. Pero como veremos al final de la serie, esta decisión de un crecimiento direccional determinado contrastará con la determinación de un crecimiento por parte de Reus en un sentido contrario, es decir, al Oeste, generando un vacío entre los dos núcleos como dos polos que se repelen entre sí.

El otro tipo de crecimiento experimentado en Tarragona durante este decenio es el proveniente de la agregación de empresas industriales que se irían instalando en el Polígono Sur y el Polígono del Francolí. Por tanto, la expansión es bien diferenciada: viviendas al Este e industrias en dirección Oeste. Aparece un sentido implícito de sectorización del crecimiento. Y es evidente que no podrían cohabitar este tipo de industria con asentamientos humanos.

Lluís Cantalops (1988), encargado de realizar hacia 1984 la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1973, coincide en aseverar que el modelo de crecimiento de Tarragona es de tipo sectorial, similar al modelo de sectores elaborado por H. Hoyt:

“Según esta teoría la presencia de los ejes de tráfico urbano es causa del incremento en el valor de los terrenos inmediatos, que adquieren una mayor accesibilidad... la ciudad tiende a crecer a lo largo de estas vías... así, las zonas industriales se extienden a lo largo de las líneas del ferrocarril y las fábricas y almacenes se sitúan a lo largo de las carreteras... las zonas residenciales ocupan las áreas intersticiales entre las autovías radiales... el espacio urbano se organiza siguiendo sectores circulares de uso especializado a lo largo de las vías radiales que parten del centro de la ciudad...” (pp.33)¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Si tomamos como válido el análisis elaborado por Cantalops (y que parece ser bastante acertado), estaríamos frente a una de las primeras “inconsistencias” conceptuales sobre la generalización de las transformaciones de las ciudades postindustriales, ya que, por un lado, observamos en el ACCT un modelo de crecimiento de ciudad industrial, donde “la industrialización, y no la obvia actividad capitalista, es la que determina la trayectoria física, económica y social de la ciudad [y donde] la estructura social de la ciudad es dominada por la familia extendida y redes sociales basadas en una proximidad residencial” (Jayne, M. 2006, 15), y por otro, un modelo de crecimiento típico de la ciudad postindustrial, caracterizada por una reducción de la dependencia en la indus-

Los sectores circulares contiguos presentan una cierta afinidad de usos. Dice que así, los sectores industriales se situarán en las márgenes de los ríos y de los puertos; los sectores de residencia obrera se situarán contiguos a los sectores industriales, los sectores de residencia de pequeña y mediana burguesía al lado de los de residencia obrera y los de clase media y alta cerca de los espacios naturales de mejor calidad paisajística.

La explicación que encuentra Cantallops al crecimiento desmesurado y plasmado en el plan de 1973 fue la exagerada previsión demográfica¹⁷¹ y, sobre todo, que el plan prácticamente dejaba sin ordenar la ciudad de Tarragona (que quedaba reglamentada mediante acuerdos ministeriales específicos), teniendo por objetivo la expansión urbana, al no existir espacio para la intervención interior. En el plan se clasificaba el suelo en áreas de usos especializados —residenciales, industriales o de equipamientos— de gran dimensión, que requerían una enorme capacidad económica y de gestión muy superior, en general, a la de los promotores habituales. Estas áreas de usos especializados se delimitaban por una malla viaria, relativamente isotrópica, formada por autovías y autopistas, proyectadas como redes arteriales de poblaciones. En palabras de Cantallops, eran planes expresamente diseñados para facilitar la expansión urbana dejando un amplísimo margen de posibilidades a las promociones privadas. Eran, casi exclusivamente, instrumentos para facilitar la gestión, la expropiación del suelo o la urbanización de grandes unidades. Eran por tanto, documentos inservibles para el control de desarrollo urbano.

En lo que respecta al Polígono Sur, el crecimiento industrial fue una mezcla entre la aparición de nuevas piezas y la expansión de las existentes. La propia naturaleza de la actividad industrial química y petroquímica, que demandaba una serie de tuberías (racks) y habitáculos separados entre sí, fue configurando un entramado físico único. No es posible hablar

tria y la manufactura [p.e. el turismo] (Jayne, M. 2006, 15), y donde existe un predominio de la forma edificada dispersa sobre la central (Harvey D. 1990). Es decir, aparecen distintos procesos de crecimiento yuxtapuestos que impiden una categorización tajante. Si una de las características de la ciudad postindustrial (1970-1980) es una nueva forma de acumulación: la acumulación flexible, el fenómeno industrial observado en el ACCT indicaría un tipo de desarrollo completamente opuesto, uno de tipo Fordista. Incluso, la producción masiva de viviendas puede ser considerada como una característica más de un tipo de ciudad Fordista, aún cuando la dispersión territorial sea una característica intrínseca de otro estadio. Más bien, parece un modelo de desarrollo mixto, dado por: un desarrollo industrial tardío, una rápida consolidación del sector, y un decaimiento industrial en ciudades de primer orden.

171 La diputación de Tarragona encargaría en 1968 la elaboración de un Esquema Director de un Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls con un área aproximada de 35 mil ha. La previsión de habitantes hacia el 2030, con base en la implantación de la Refinería, era de más de 1 millón de personas. (Clavé 1995, 184).

de un tipo de crecimiento disperso (aún cuando lo hemos cuantificado como tal) en el sentido estricto al referirnos a este tipo de factorías, pues en cierto modo, buscaban contigüidad física con respecto a otras factorías suministradoras de materia prima. Tampoco es posible hablar de una industria banal, típicamente deslocalizada en espacios rururbanos ya que la aportación al PIB regional era mayoritaria. Entonces estaríamos observando la conformación de un racimo industrial especializado cuyas normas de operación precisaban una configuración espacial determinada y que transformó el paisaje campestre de manera singular. El crecimiento controlado, direccional y fraccionado del conjunto, difiere de cualquier forma de crecimiento aislada. La longitudinalidad fue determinada por el trazado del ferrocarril y su disposición fragmentada, producto de las necesidades espaciales. La forma edificada resultante evidentemente no fue la idónea en un sentido cohesionador del territorio, pues más que generar un corredor industrial, produjo una ruptura funcional entre las áreas costeras y el interior. La disposición paralela con respecto a la costa aumentó la posibilidad de especialización territorial, al fungir como un límite infranqueable.

La respuesta inmediata del progresivo relleno del Polígono Sur fue el asentamiento de empresas en el término de Vila-Seca en dirección al Polígono Sur, localizadas al otro lado de las vías del ferrocarril. Se comienza con el trazado de extensiones al Noroeste y Sur del casco urbano, con el objetivo futuro de servir de espacios residenciales. El crecimiento predominante es uno de continuidad del tejido urbano, aún cuando ya se observa la presencia de una segunda corona de espacios productivos sobre las radiales. Las lógicas de polaridad (negativa) del crecimiento se mantienen: ensanches residenciales alejados de las piezas productivas.

Uno de los fenómenos más significativos en este período es la consolidación de los barrios populares originalmente destinados a albergar a la mano de obra arribada recientemente. Por un lado, un nuevo ensanche en la urbanización de Bonavista. Por el otro, la expansión de la histórica población de La Canonja en dirección a Bonavista. Los dos asentamientos urbanos expandirán su parque residencial que en poco tiempo, demandará nuevos equipamientos y servicios¹⁷². La inclusión de ellos servirá como elemento de costura del nuevo tejido edificado.



172 Para mayor detalle de la historia del desarrollo de estos barrios, ver Llop 2002.

Otras urbanizaciones – dormitorio – como Torreforta, las cuales ya albergaban en 1968 bloques de vivienda construidos por compañías petroquímicas para sus trabajadores —como el caso de la Dow Chemical—, crecen en consecuencia a su trazado original. Es decir, extendiendo su malla ortogonal hasta los límites posibles, siendo ellas el paso de la autovía. Como característica común, esta etapa de crecimiento residencial se podría exhibir como una donde el suelo rural es preparado para albergar espacios residenciales pero donde no existe coordinación alguna con la inclusión de los equipamientos necesarios para su autocontención. Sin estos servicios y equipamientos, los moradores de las urbanizaciones periféricas tenían que realizar desplazamientos forzados para cumplir sus demandas básicas. Por ello se observará en la serie de planos que posteriormente describiremos, una configuración espacial única de estos paquetes: la inclusión periférica de los equipamientos demandados. Muchos de estos nuevos polos de atracción carecían de centro neurálgico, de un *vórtice* o centro donde se satisficieran las demandas de los habitantes y, a diferencia de los núcleos históricos, donde la vivienda se ordenara en torno a un espacio central (mercado, administrativo, religioso), las nuevas urbanizaciones «adosarán» un nuevo centro tangencial al conjunto consolidado.

Se aprecia también la aparición de nuevas extensiones de barrios residenciales sobre la N-340 en derredor de Torreforta: al Oeste, Campclar; al este, Icomar y Riu Clar. La situación del barraquismo sobre el Francolí y el polígono de Entrevías, así como el problema de la vivienda en Tarragona, impulsarán a la iniciativa privada a participar en la construcción de nuevos sectores residenciales. En primera instancia, se propuso la creación de un polígono de 2,000 viviendas en Campclar. El plan no llegó a buen puerto y hacia 1965, la sociedad constructora Icomar inició la construcción de 500 viviendas, al costado de Torreforta, de las cuales solamente se construirían 228. Según Llop, la falla en el plan de Campclar debido a la ineficiencia gubernamental, propició el emplazamiento de nuevos asentamientos en Riu Clar, así como la edificación de bloques “La Floresta” sobre la carretera Tarragona – Reus:

“A partir d’aleshores, aquesta serà la característica dels nous assentaments com els d’Icomar i la Floresta, promoguts i construïts per sengles societats immobiliàries privades, també a la vora de Torreforta, d’on venien a ser una mena de subbarris” (Llop 2002, 153).

A diferencia de Tarragona y Vila-Seca, Reus pareció no verse afectada directamente por el nuevo trazo de la AP-7 en lo referente a su crecimiento. Aún cuando al menos un nudo viario estaba destinado a unir esta autopista con otras vialidades en dirección Reus (como la T-11, carretera de Tarragona a Reus), la dirección del crecimiento observado en este período parece no albergar una lógica consecuente con este trazado. Se aprecia, como característica más relevante el surgimiento de una nueva corona, radio concéntrica y multidireccional, pero predominantemente en dirección Noreste y Suroeste. En el primer caso, se trata de una ampliación industrial dispersa, a la altura del aeródromo y en dirección a Constantí. Parece que los dueños de estas piezas hubieran «adivinado» que en un futuro no muy lejano se construiría un polígono industrial muy cerca de su localización. A pesar de la claridad como eje direccional¹⁷³, la carretera Reus – Constantí no pudo convertirse en un polo industrial debido a la cercanía con el aeródromo y que en breve se expandiría para convertirse en un aeropuerto regional.

El otro crecimiento en dirección Noreste estuvo caracterizado por la consolidación del cementerio y la edificación de naves industriales en torno a él. Claramente, ambos crecimientos se observan como unos provocados por una deslocalización de la industria debido a las inadecuadas condiciones laborales de los locales del área central. Además, son unos crecimientos medianamente contenidos en tanto la existencia de un límite exterior que delimita su expansión. Más que piezas aisladas, se observa como un tejido industrial añadido a un tejido urbano con mayor vocación residencial. En realidad, estaríamos hablando de un crecimiento por agregación, como el ya descrito por Font (2004). Lo interesante es que dentro de éste nuevo tejido coexisten espacios productivos y otros que comienzan a funcionar al mismo tiempo como espacios de venta. Podemos entonces vislumbrar innovaciones físicas.

Pero el crecimiento de mayor extensión se produjo en las direcciones Sur, Suroeste y Este. En dirección Sur, se puede apreciar un enorme crecimiento en forma de ensanche ordenado a un viario principal (la carretera Reus – Salou) y limitado a un solo margen de la vialidad. Se entremezclan una zona comercial próxima al núcleo central; vivienda de baja y



173 Este tipo de crecimiento es muy similar al descrito por el equipo de Antonio Font (2004, 340) y que denominan «filamentos»; es decir, un crecimiento dado por una organización lineal, normalmente emplazado en un medio rural transformado y donde conviven con otras formas urbanas. Nuestro «filamento» es uno monofuncional y que se convertirá en una de las formas de crecimiento más socorridas a partir de los años setenta.

alta densidad intercalada con equipamientos (escuelas) y algún espacio de consumo. Es un crecimiento carretero, parecido a un filamento, pero con una densidad mucho mayor y con una inclusión de equipamientos y servicios que la hacen más similar a una «ciudad lineal» que a un crecimiento espontáneo. Este tipo de extensión no es causada únicamente por la preexistencia de una carretera o un eje principal: es producida por un ensanche que le precede temporalmente y que deja insinuado el futuro crecimiento mediante las dimensiones de sus manzanas y su disposición con relación a este eje principal.

En dirección Suroeste se aprecia un ensanche de considerables dimensiones y cuya característica principal es la de albergar manzanas de mucho mayor tamaño que las que se pueden observar en el primer ensanche (prácticamente cada manzana de este nuevo ensanche es tres veces mayor que las del primer ensanche, que ya doblaban en tamaño a las del casco antiguo). La razón fundamental se debe a la edificación de piezas de mayor tamaño y mayor densidad y a la posibilidad de utilizar los lotes para diversos usos compatibles. En este ensanche no se observan más de dos o tres industrias, localizadas en dirección a las afueras de la ciudad. En cambio, se aprecia la generación de varios equipamientos (desde culturales hasta médicos) que, en forma y tamaño, serán compatibles con la generalización de la vivienda mediante la inclusión de bloques de vivienda. Es decir, se genera un ensanche que tiene en cuenta por un lado, la compatibilidad de usos y por otro, vislumbra el crecimiento sostenido de la ciudad.

En dirección Oeste, lo que se puede señalar como crecimiento es la continuación del fenómeno de la deslocalización industrial de Reus. Este proceso es único de toda el ACCT ya que Tarragona no participó de él debido a su industrialización tardía. Aún cuando en un principio no se observa un planeamiento en la transformación del suelo rural en suelo industrial, es evidente que las lógicas clásicas de localización industrial están presentes: una localización entre un eje carretero, una vía férrea y el paso de una riera. La N-420 sirvió como espina dorsal de este crecimiento mientras que el FFCC sirvió de límite para la repartición de los solares.

Sin entrar por el momento en la particularidad de los usos del suelo (objeto de estudio del siguiente capítulo), podemos afirmar que existió una voluntad por aprovechar el crecimiento de la economía para expandir negocios, adquirir solares rurales y transformarlos en fábricas con mayor capacidad que las instaladas dentro del casco urbano. Muchas de las fac-

torías que se pueden encontrar en Reus en dirección Oeste estuvieron vinculadas en un principio a la producción agroalimentaria y de pienso. Otras tantas, como las del complejo en el Este, tenían una mayor vocación de metales y relacionadas con la industria de la construcción (aluminios, etc.).

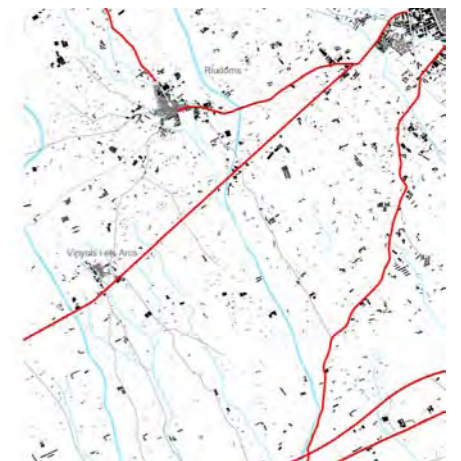
Estas deslocalizaciones de la industria en racimos generados más por cercanía que por similitud de actividades, terminarán conformando los distintos polígonos industriales con los que cuenta actualmente Reus y que en su mayoría, no tienen hoy día una vocación determinada.

A pesar de que Reus tuvo un crecimiento más ordenado que Tarragona, éste no escapó a la vorágine edificatoria de urbanizaciones aisladas territorialmente y adosadas a carreteras secundarias. Tal es el caso de «El Pinar» en dirección a Castevell del Camp, que originalmente fue una iniciativa privada emprendida por una burguesía con poder de decisión y que poco a poco fue marginándose de las dinámicas urbanas, llegando a tener problemas por el mal estado de las infraestructuras viarias y las instalaciones hidrosanitarias y de comunicación.

1.2.1.4.2 Crecimiento en los poblados del interior

Cuando “el nuevo Plan Nacional (1961-1976) calculó que el déficit existente en el país en 1960 era aproximadamente de 1 millón de viviendas, y que para cubrirlo era necesario producir 213 mil anuales en el quinquenio, para lo cual iba a ser necesario disponer de 33 mil ha de suelo urbanizado nuevo...” (de Terán 1999, 233), de Este a Oeste y de Norte a Sur, todas las poblaciones del ACCT crecieron en tamaño. Pero mientras que algunas lo hicieron por medio de la agregación, muchos otros decidieron “enmascararlo” mediante la promoción de urbanizaciones relativamente alejadas de su capitanía pero dentro de su jurisdicción territorial.

Riudoms y Vinyols y Els Arcs adosaron a sus núcleos tradicionales nuevas piezas, mayoritariamente vivienda y equipamientos¹⁷⁴. El crecimiento disperso en esta zona —tradicionalmente agrícola— estuvo representado por nuevos asentamientos industriales puntuales, localizándose preferentemente en los caminos a Reus o sobre las márgenes de los cuerpos de agua. La mayor parte de ellos son producto del cambio en las



174 Los “Masos” son característicos como forma de ocupación puntual del territorio agrícola de Riudoms.

técnicas de cultivo (el aumento de invernaderos seguramente está relacionada con el abaratamiento de los químicos producidos en Tarragona), mientras que una menor proporción se debió al cambio en la vocación del suelo. Algunos otros simplemente son producto del aumento del tamaño de la residencia principal. Es la primera vez que comenzarían a coexistir en el entorno rural, abrevaderos con piscinas¹⁷⁵.

El poblado de Constantí, próximo a la refinería de Mafumet, prácticamente duplicaría su tamaño agregando a su casco urbano, ocho mega manzanas destinadas a vivienda. Formalmente, la adición de tejido supuso transformar el semblante de un poblado que había durado muchos años de inmutabilidad. Este fenómeno fue extensivo a la mayoría de los pueblos del interior. La promisoría mejoría económica proveniente de una inmigración creciente y un mayor dinamismo económico impulsó a propios y extraños a embarcarse en aventuras inmobiliarias que, a la luz del momento, tenían éxito asegurado.

En otros poblados más alejados del centro, como Els Pallaresos, El Catllar, la Riera de Gaia o la Secuita, el *modus operandi* del crecimiento fue la agregación de tejido urbano de baja densidad y la creación de grandes urbanizaciones en zonas del territorio con menor grado de accesibilidad y mayor valor paisajístico-ambiental. Al primer tipo, si bien transformó la fisiografía de los pueblos, no puede acusársele un gran porcentaje de todo el crecimiento. El verdadero causante de esta explosión fueron las urbanizaciones como promoción inmobiliaria por excelencia. Tal es el caso de Sant Ramón y Sant Salvador¹⁷⁶ (entre Constantí y Els Pallaresos); Morate, Mas de Tolosa, El Médol, Urbanización Bonaire, Manous, el Rodolat del Moro, Urbanización Bonaigua y El Mas del Vilets dels Pins, (entre Els Pallaresos y El Catllar), Ele Cocons y Pinalbert, entre muchas otras.

Al igual que en Els Pallaresos, las urbanizaciones del Catllar funcionaban mediante pares viales que daban acceso a los solares. A su vez, estos pares viales formaban circuitos que se unían mediante una troncal a la vialidad principal de acceso a la urbanización, y que al tiempo se conectaba a la red de carreteras. El esquema era uno arbóreo jerárquico clásico. Las urbanizaciones no tenían ningún servicio más que el de la accesibili-

dad, el alumbrado y, probablemente, el agua potable. En un comienzo, no contaban con comercios ni áreas específicas para su desarrollo. A lo largo del tiempo han ido incluyendo nuevos espacios de consumo, siempre y cuando la demanda sea suficiente para sostener la actividad. Aunque lo vayamos a señalar más adelante, este es el origen de un nuevo tipo de asentamiento humano: uno donde primero se localiza la residencia y posteriormente, se van incluyendo nuevos equipamientos en derredor del conjunto.

1.2.1.4.3 La refinería de la Pobla de Mafumet

La decisión de localizar la refinería de petróleo en Mafumet no estuvo exenta de críticas. Hacia 1970, se leía en una carta dirigida al director del diario la Vanguardia:

“...Conozco muy de cerca la inquietud que esta cundiendo entre todos cuantos habitan la franja turística del litoral comprendido entre Torredembarra y Cambrils de nuestra entrañable «Costa Dorada». Y lo sienten lo mismo si son habituales pasajeros o residentes en dichas costas que si pertenecen al gran número de campings, lugares de asueto, apartamentos, chalets, etc. Tal inquietud tiene su origen en el presunto establecimiento del complejo petroquímico asignado a la provincia de Tarragona, en las proximidades de, justamente, Tarragona-Salou. Comprensible es lo enormemente perjudicial que habría de resultar para la atmósfera y las playas cuanto derivare del funcionamiento del aludido complejo petroquímico con sus vertidos residuales al mar y sus humos malolientes... La ubicación de la Refinería dentro de la provincia cuenta con puntos idóneos que podrían acoger con propicias condiciones naturales la instalación del importante complejo petroquímico. Hacemos referencia a zonas de deprimida economía agraria y casi nula promoción industrial, sitas en las márgenes izquierda del Ebro, junto al litoral. El sentir de los medios turísticos de la «Costa Dorada» es de dar la bienvenida a la Refinería con todo su vasto complejo a la Provincia pero no en lugares donde destruye cuantiosas riquezas turísticas ya creadas y en pleno desarrollo...” (22-Sep-1971, 28).

La localización de la refinería en Tarragona tiene su origen en la previa instalación de las empresas petroquímicas afines en el polígono Sur. Ellas se asentaron allí con la promesa gubernamental de que en un futuro cercano, contarían con acceso inmediato a una refinería que pudiera suministrarles de las materias primas para su funcionamiento. Hacia 1968 se encargan unos estudios para decidir la localización de una refinería de petróleo en Cataluña. Para ello, se hubo de modificar la ley que impedía a



2. PRIMERAS URBANIZACIONES EXURBANAS EN LAS INMEDIACIONES DE ELS PALLARESOS, 1977



3. URBANIZACIONES EXURBANAS EN LAS INMEDIACIONES DEL CATLLAR, 1977

¹⁷⁵ Una salida inmobiliaria para los *payeses* a la escasa factibilidad de la explotación agrícola tradicional

¹⁷⁶ Llop Tous (2002, 152) señala que Sant Salvador nació como una urbanización residencial y terminó siendo un barrio obrero. Era una finca de 53 ha, situada en medio del bosque, que debido a una decisión política en 1967, fue destinada a la edificación de vivienda social para mitigar el barraquismo.

las refinerías españolas vender directamente los productos a las empresas: tenían que forzosamente vender una parte a CAMPSA y el resto del producto era destinado exclusivamente a la exportación.

Hacia 1969, la comisión encargada del estudio falló en favor de Tarragona, específicamente en el polígono Sur, argumentando desventajas de no asentarse a un costado de las empresas demandantes, pasando por alto la propuesta de situarla en Barcelona o en el Ebro. Hacia 1971, el consejo de Ministros encarga al INI la creación de una empresa de capital mixto y que estuviera en pleno funcionamiento hacia 1975. La propuesta de emplazar la refinería dentro del Polígono Sur no fue bien recibida por un gran sector de la población debido a la cercanía con los desarrollos residenciales y turísticos (Llop 2002, 115). Se generó un gran debate en los medios de comunicación escritos y el debate se agudizó hacia el último trimestre de 1971.

La propuesta de que se construyera a un costado de las ya instaladas empresas petroquímicas atendía al principio claro de proximidad geográfica. Sin embargo, la Asociación Turística de la Costa Dorada, aunque no se oponía a ella, sí se manifestaba abiertamente en contra de su localización en el Polígono Sur. Básicamente pugnaban porque la refinería se situara a más de 30 Km de lejanía del "Trébol" Tarragona - Reus - Vila-Seca. Mientras que en las tierras del Ebro se verificaba que existían mayores reservas petrolíferas de las estimadas y que con ello, la instalación de la refinería podría ser más viable fuera del Trébol, la demanda de 30 Km sostenida por Tarragona sería reducida a 10 Km a iniciativa de la Cámara de Comercio de Reus. Las presiones por albergar una industria de esas magnitudes eran inmensas, aún cuando entrara en conflicto con los intereses turísticos. El "estira y afloja" llegó a su fin en Diciembre de 1971, cuando se hace público el anuncio de que la Refinería quedaría alejada de los centros turísticos y se localizaría en la Poble de Mafumet.

1961. El principio de proximidad fue el que primó sobre la decisión, aún cuando no se localizó idóneamente al costado de las empresas ya existentes.

Hacia 1976, de las 360 ha expropiadas, ya se habían ocupado al menos 176. Fuera del propio impacto de su presencia física sobre el territorio, la refinería apenas funcionó como un agente inductor de crecimientos en los poblados circundantes. Lo que sí hizo fue transformar la estructura económica de toda la región. Como ya hemos señalado, Constantí generó espacios residenciales justamente en dirección a este emplazamiento. La Poble de Mafumet, municipio que venía desempeñando una función meramente agrícola y donde en 1970 la mitad de la población se dedicaba a la actividad primaria y el 26% a la secundaria, pasó en seis años a invertir esta situación. A la vivienda unifamiliar dispersa en el campo se le sobrepuso una trama de 6 manzanas residenciales que partía de su histórico asentamiento carretero, tan sólo separadas del Morell por el paso del ferrocarril. El Morell no presentó crecimiento significativo, pues el ensanche generado en la Poble de Mafumet fue seguramente suficiente para la cantidad de población de los dos municipios. En 1970, entre los dos municipios sumaban 2,631 hab, mientras que para 1979 se registraron 2,996 hab. Este incremento de apenas 300 habitantes, denota el escaso impacto en términos de crecimiento demográfico y físico que tuvo sobre las poblaciones circunvecinas la implantación de la refinería. Es por demás interesante apreciar cómo una intervención de 360 ha no haya tenido un impacto tan grande sobre su entorno como sucedió con el polígono Sur. Probablemente esto se haya debido a que la mayoría de los trabajadores de la construcción ya tenían una residencia fija en los barrios obreros diseñados ex profeso para el Polígono de Entrevías. Otra explicación posible sería la baja cantidad de operadores que se requiere para operar este tipo de instalaciones semi-automatizadas. Como se puede ver en las figuras 7, 8 y en el mapa MF-8, ni la población de éstos núcleos históricos ni su forma edificada se modificarán substancialmente hasta nuestros días. El impacto de la refinería sobre el territorio a lo largo de sus 30 años de existencia tienen más que ver con la dotación de infraestructuras de movilidad y logística para su funcionamiento y su expansión futura que con las poblaciones en sí.

Aún así, el impacto de la refinería en términos de atracción de empresas relacionadas con la petroquímica es evidente. Ya en 1976 funcionaban en el interior del polígono, Paular, Calatrava; Alcludia, Hispavic y Cati-

POBLA DE MAFUMET, CAPITAL DE LA REFINERIA
EL MAXIMO PRECIO PARA UNOS TERRENOS DE INMEJORABLE CALIDAD
 DEBEN GARANTIZARSE PUESTOS DE TRABAJO PARA LOS AFECTADOS



4. ANUNCIO DE LA LOCALIZACIÓN DE LA REFINERÍA, LA VANGUARDIA 1971

sa lo harían en 1978. Se instalan también Carburos Metálicos y CLH. Pero también detonó la actividad de nuevos asentamientos en el Polígono Sur, como la llegada de Tarragona Química S.A. en 1974 (TAQSA)¹⁷⁷. Lo cierto es que estas transformaciones físicas del territorio ya eran esperadas debido a una acción previamente concertada. Pero la baja ocupación dentro de la industria petroquímica con relación al espacio físico ocupado (de 1970 a 1986 el empleo en la industria del ramo en el término del Tarragonés pasó solamente de 4,105 a 5,850 trabajadores) es uno de los elementos claves que nos indican que este tipo de industria no tiene una gran capacidad de atracción poblacional, por ende, tampoco genera extensivos espacios necesarios para vivienda. Si bien es cierto que durante este período se registró un incremento en el grupo de industrias extractivas probablemente debido a la construcción de naves y el montaje de nuevas plantas (del Amo, 538; Llop 2002, 90), podríamos afirmar que la mayor parte del crecimiento del parque residencial provino de la actividad turística y su expansión por toda la costa del ACCT.

1.2.1.4.3 Crecimiento de la primera y segunda línea de costa

A pesar de que el desarrollo de las urbanizaciones venía acompañada por un aumento en la renta y un desarrollo económico creciente (característica de las economías en los años 60 y 70), esta situación cambiaría hacia los años noventa, donde el ritmo de edificación de urbanizaciones no cesaría aunque el ritmo económico no fuera el mismo. La exagerada edificación de vivienda desde los años sesenta provocó que actualmente, más del 75% del total del parque residencial del CT sea considerado como de vivienda secundaria (Plan Territorial Parcial 2007). Este elevado número de vivienda secundaria tiene su origen en la localización de las mismas. Así como emergieron de la noche a la mañana nuevos paquetes de vivienda en las inmediaciones de los bosques de Tarragona, lo mismo sucedió a lo largo de la segunda línea de mar y, en muchos casos, hasta en primera.

Entre 1970 y 1981, la vivienda en Tarragona pasó de 24 mil a 43 mil, mientras que en Vila-Seca/ Salou pasó de 13 mil a 22 mil. En ambos casos, casi se duplica el parque. Sin embargo, para el caso de Tarragona, la residencia considerada como secundaria no rebasó el 6% del total hacia 1981

¹⁷⁷ Para un mayor detalle histórico de los asentamientos empresariales en ambos polígonos, revisar del Amo 2003, Llop 2002 y en la serie de libros editados por la Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT).

mientras que en Vila-Seca/Salou, el porcentaje alcanzaba el 70% (del Amo 2003, 246). Esta increíble cifra de viviendas no utilizadas todo el año o utilizadas con fines turísticos, fue una de las causas del crecimiento en primera y segunda línea de mar. Si observamos los mapas MF-4 y MF-5, podremos apreciar cómo durante el decenio de 1970 es cuando en realidad, tanto vivienda unifamiliar como edificios de vivienda y hoteles, rellenan el territorio del litoral y no antes, como la mayoría de las fuentes apuntan. Una de las principales razones es la mejora de la accesibilidad. En el caso de Salou, la construcción de las autovías desde Tarragona y Vila-Seca contribuyeron decisivamente a duplicar el tamaño del asentamiento original.

Salou expandió su oferta turística adelantándose a los efectos de la crisis de las energías y diversificando su oferta antes que cualquier otro centro turístico de la costa Dorada. Por un lado, creció hacia el Norte por agregación mediante un ensanche destinado principalmente a albergar hoteles y complejos de vivienda con piscina central. Más tarde estas residencias formarán parte de los complejos denominados aparthoteles.

El común denominador de la nueva traza fue la generación de supermanzanas, donde se pretendía minimizar el coste de urbanización y maximizar el espacio de arrendamiento. En la parte posterior (hacia el interior), se edificó una urbanización de muy baja densidad, de vivienda unifamiliar y de mayor nivel de renta. El conjunto es muy similar a las viviendas de los suburbios norteamericanos, donde las vialidades de acceso parecen seguir las curvas de nivel, adoptando un trazo orgánico. Junto a él, se reservó una gran área como Camping. Así, en un mismo núcleo turístico, se evidenciaba una estrategia de competitividad interregional mediante la oferta lúdica diferenciada en cuanto a gusto y renta.

Salou entonces se convirtió en una ciudad turística, que hacia 1981 era descrita en éstos términos:

“...actualment es tracta d'un espai que es pot definir amb els mateixos qualificatius que van utilitzar els redactors d'una revisió del Pla General de 1975 acordada el 30 de desembre de 1981 per l'Ajuntament de Vila-Seca i Salou però que no es va arribar a tramitar. Segons ells, aquest sector “té com a característica principal el desordre més absolut, conseqüència dels processos seguits en la seva consolidació urbana”. Està constituït per un conglomerat de plans parcials aprovats sense cap criteri ordenador de conjunt, “unitats de planejament inconnexes, els límits de les quals no tenen, en general, res a veure amb les característiques naturals del territori, amb els accidents geogràfics o amb elements d'infraestructura potents”. (Clavé 1995, 381).



El morro de Salou no se rellenó del todo, pero continuó aumentando en número de conjuntos urbanos con una tipología orientada a las actividades lúdicas, completado por la edificación de hoteles de mayores dimensiones. Se comienza a configurar un corredor claramente de servicios sobre el paseo marítimo en dirección al puerto deportivo y ya se pueden apreciar algunos equipamientos públicos en lo que fue el núcleo original del desarrollo.



5. ORGANIZACIÓN PARCELARIA, VILAFORTUNY-CAMBRILS, 1977

Uno de los espacios que más vertiginosamente se desarrollaron en este decenio fue el área de Vilafortuny, entre Salou y Cambrils. Parece ser uno de los desarrollos con más planeamiento, debido al orden que se aprecia desde las vistas aéreas. Existe una intención muy clara de edificar con mucha mayor densidad sobre la primera línea de mar, y otra de desarrollar vivienda tipo chalet, de menor densidad y altura, hacia la segunda línea. La primera línea tenía como límites el mar y las vías del FFCC. La sección del interior tenía como límite natural un viejo camino que unía Vila-Seca con Cambrils. En este momento aún no aparecen las extensiones posteriores, como lo será Mas d'en Bosch. Al igual que Salou, Vilafortuny ofrecía las tres alternativas de alojamiento: camping, chalet u hotel. Lo que se puede apreciar de este desarrollo con diferencia en Salou es que este asentamiento fue uno diseñado ex profeso para realizar la función turística, mientras que el primero pretendía ser una mezcla de funciones que contuviera también primeras residencias. Si uno observa las fotografías aéreas de 1977 se puede apreciar que la parcelación no corresponde en lo absoluto con las trazas rurales históricas, a excepción de los solares que ocuparían los Camping. La superposición de tramas ortogonales es el resultado de trazos perpendiculares a la irregular carretera del interior. Así, cuando el antiguo camino cambiaba de dirección, también lo hacía la malla parcelaria.

Vale la pena aquí hacer un señalamiento en relación a la profusión de las urbanizaciones dispersas y su impacto ecológico en el ACCT. Ciertamente, uno de los problemas claves en esta diseminación desordenada de vivienda es la enorme infraestructura viaria necesaria para su accesibilidad, sin contar los servicios energéticos, hídricos o sanitarios que se requieren para su buen funcionamiento (viajes, etc.) y la contaminación atmosférica y visual emanada de estas dinámicas. El enorme consumo del suelo rural para la satisfacción de la demanda turística (y en ocasiones de vivienda) se convertirá en el leitmotiv del crecimiento en nuestra región de estudio y éste repercutirá enormemente en la percepción del paisaje.

Sin embargo, el único hecho que se puede comprobar a simple vista desde el ejercicio de la comparación de fotografías aéreas en favor del paisaje ya transformado por la milenaria actividad agrícola, es la reforestación que en determinadas zonas se ha sucedido, con el objetivo de hacer de estos desarrollos inmobiliarios, espacios placenteros y de "cercanía con la naturaleza". Por un lado, al dejar de utilizarse el suelo de manera intensiva como terreno fértil —en parte por el cambio de economía a una de servicios y en parte por la presión inmobiliaria— se frenó en cierta medida el proceso de erosión del suelo. No porque no existiesen edificaciones en el campo no significa que el ciclo ecológico de la región no hubiese sido trastornado previamente por la mano del hombre. Por otro, durante los años setenta se verifica un nacimiento en la toma de conciencia ecológica y el impacto del desarrollo humano sobre la naturaleza. En este sentido, la forma que se adoptarán muchas de estas urbanizaciones será la de un regreso a la noción de la ciudad jardín, o mejor dicho, una ciudad en medio de un jardín. Esta observación, difícilmente argumentable para los defensores de la ciudad compacta, es perfectamente verificable en muchos de los desarrollos de la zona.

En el caso específico de las urbanizaciones de carácter turístico, como Vilafortuny, o en casos residenciales como la Pubilla, Monnars, Morate o Mas de Tolosa, contrario a toda lógica, el efecto sobre el suelo causado por la edificación de estas urbanizaciones —algunas de ellas posteriores a 1980—, es una recuperación de los espacios boscosos, que otrora, estaban destruidos por la intensiva actividad agrícola. En sí, la mayoría de las urbanizaciones se han asentado sobre solares anteriormente agrarios previamente deforestados, conservando gran parte de su traza primigenia. Al ya no ser una zona predominantemente agraria, muchos de los solares agrícolas circundantes han sido o bien, dejados para satisfacer una necesidad menor, o bien han sido replantados con especies locales, de tal manera que actualmente se observa un aumento del área boscosa, perdida en la época de mayor intensidad agroindustrial. Evidentemente, no es el caso de la mayor parte de las urbanizaciones, pues incluso el número de paquetes residenciales aumentaría en la década siguiente a costa de zonas boscosas, especialmente en Tarragona. Simplemente, con esta observación anotamos un aspecto de las transformaciones espaciales que han provocado estos asentamientos.

Además del crecimiento exponencial de Salou y la aparición de Vilafortuny (en el término de Cambrils), se registró en este período el mayor



6. CRECIMIENTO EXPONENCIAL EN CAMBRILS, 1977

crecimiento físico en las playas, primera línea y segunda línea del poblado de Cambrils. Hasta el período anterior (1968-70) todavía se podían distinguir claramente el núcleo rural del núcleo costero. Pero en menos de un decenio, Cambrils pasó de ser un conjunto bi-funcional (agricultura y pesca) a un gran conjunto mono-funcional (turismo). Al Oeste del núcleo primigenio costero, se verifica un crecimiento por agregación (extensiones) con manzanas de distintos tamaños, adaptadas a necesidades específicas del desarrollo, para albergar, en cada caso, edificaciones de mayor densidad (hoteles y posteriormente, apartoteles) y vivienda unifamiliar con uso lúdico. Es la primera vez que se registra una “masificación” en la construcción de vivienda unifamiliar con destino turístico sobre la Costa. Anteriormente (1910), las viviendas unifamiliares eran residencias de veraneo pertenecientes a la burguesía reusense. Ahora la actividad lúdica se convertía en una actividad de tipo popular. Parcialmente, las bases para este desarrollo masivo se pueden encontrar en el decreto de la Organización Internacional del Trabajo (1936) donde se acordaban vacaciones pagadas a los trabajadores, poniéndose en marcha la política hasta después de acabada la Segunda Guerra Mundial (del Amo 2003, 231). La construcción de viviendas destinadas al ocio y el tiempo libre en la región, datan de 1957, con la inauguración de la Ciudad Residencial de la Organización Sindical, la cual se convirtió en “*punta de lanza en la preparación turística de la Playa Larga*” (COC 1987, 225).

Hacia el Noroeste del núcleo costero también se registra un ensanche por agregación, una retícula básicamente conformada por manzanas cerradas destinadas a vivienda y equipamientos. No se aprecian industrias de gran tamaño y este crecimiento se limitó en su mayoría hacia el Norte por la vía del ferrocarril.

Por su parte, el núcleo agrario de Cambrils, extendió su trama urbana en dirección hacia la costa y hasta el límite del ferrocarril; en dirección Oeste mediante un ensanche de manzanas cerradas destinado principalmente al uso residencial, y en dirección Noreste. Este último crecimiento se diferencia de los primeros ya que, mientras que los anteriores eran regulares, este era irregular, conformado por edificaciones aisladas en torno a un complejo industrial, muy probablemente destinado a vivienda obrera. Una vez más, el límite natural establecería un modo diferente de crecer. En este margen derecho de río, no sólo aparecieron estos conjuntos de vivienda, sino que se comenzó a conformar un eje particularmente heterogéneo, donde se sucedía industria, comercio, hostelería y espacios de

almacenaje en medio de un entorno completamente agrario. Como característica común, a los casos del ensanche residencial Este y del ensanche residencial Norte, encontramos que los espacios a edificar quedaron contenidos entre nuevas vialidades por causa de la aparición de la autopista del mediterráneo. Se observa una vez más, un tipo de crecimiento basado en la imposición de un nuevo límite que sirve como ordenador del crecimiento. Como ya hemos apuntado, la aparición de nueva infraestructura para la movilidad y sus respectivos nudos de conexión con poblaciones preexistentes, resultan sumamente atractivos como elementos inductores de nuevas tramas urbanas y suburbanas. La constante observación de este fenómeno a lo largo de este estudio nos indica claramente el poder que contienen para justificar crecimientos físicos.

Otro fenómeno que se puede constatar es que siguen apareciendo espacios productivos en las márgenes de los ríos, indicando una industria tradicional y de poco nivel tecnológico. Mientras otras economías avanzaban en la transformación de su base económica, el ACCT parecía reforzar —durante este decenio— su proceso de industrialización tradicional. La explosión de la ciudad requería de mayores agentes productores de materia prima esencial para la construcción. Por ello, la proliferación de fábricas de cemento, ladrilleras y empresas extractivas de arena y grava: empresas que se localizarán en el territorio con cercanía a la fuente de extracción o en relación con a los procesos de producción del bien final.

En dirección a Barcelona y sobre la costa también se registraron crecimientos importantes, sobre todo entre Altafulla y Tarragona. Altafulla, que no contenía prácticamente instalaciones turísticas, generará su desarrollo mediante super manzanas y edificaciones de alta densidad. Las promociones localizadas sobre las Botigues del Mar aparecieron como edificios de residencia, mientras que sobre el morro de Torredembarra (La Mora) —que marca el límite de nuestro territorio de estudio—, presentaban ya muestras de un desarrollo de viviendas en baja densidad, similar al desarrollado en el morro de Salou. Como en el caso de los demás poblados de costa, las extensiones y nuevos asentamientos se ordenarán con base en el paso de la línea del Ferrocarril, teniendo que unir a sus poblados “madre”, situados un poco más hacia el interior, mediante puentes o pasos a desnivel para sortear el límite impuesto por el trazo del tren. Los camping —espacios turísticos de menor valor añadido—, se localizarán preferentemente en el límite interior de las vías férreas. El suelo turístico se jerarquiza claramente y pronto los espacios naturales con mejores con-



diciones paisajísticas son ocupados por edificios de mayor densidad; de menor densidad, menos accesibles y alejados del mar, los espacios turísticos de menor renta.



7. URBANIZACIONES SOBRE EL MORRO DE LA MORA, 1977

Cualquier cala era buen pretexto para un desarrollo turístico. La Mora, que prácticamente no tenía vestigio de asentamientos humanos hacia los años sesenta, fue transformada durante los setenta en un conjunto de urbanizaciones de baja densidad, abriéndose paso por una de las zonas más arboladas de Tarragona. El desarrollo parte de una perpendicular al paso de la N340, ramificándose jerárquicamente y disminuyendo tanto ancho de vía como unidades habitacionales conforme se adentra en el terreno. Este tipo de zonas boscosas, de escasos metros de altura (50 m) pero con un valor paisajístico añadido a la oferta de sol y playa —como el propio Cabo de Salou—, fueron desarrolladas con trazos orgánicos que respondían a las curvas de nivel y con abundantes Cul-de-Sac.



8. ANUNCIO DE VENTA DE TERRENOS, LA VANGUARDIA, 1970

De todo lo dicho anteriormente probablemente deba de resaltar-se, como un fenómeno masivo, innovador y generalizado, el hecho de la proliferación de vivienda para arrendamiento temporal dentro de las zonas de mayor valor paisajístico. En un reportaje especial sobre turismo de la costa Dorada del diario *La Vanguardia*, se lee:

“En Salou, como en otras playas españolas, ha surgido la industria de los apartamentos que sus propietarios arriendan a través de una organización central durante los meses en que no los utilizan. Estos son los agrupados en el «Ring del Club». Millares de extranjeros pasan por ellos cada año.” (17-Feb-1963, 30).

Por sí mismo, el arrendamiento constituyó un motor muy potente para la industria de la construcción, permitiendo generar plusvalías y una expansión sin precedentes. La aceptación tácita de un cambio de paradigma económico y el impulso que desde el centro del país se daba a la industria del turismo, transformó no solo la costa, sino permitió la expansión residencial a zonas del interior con alto valor ecológico.

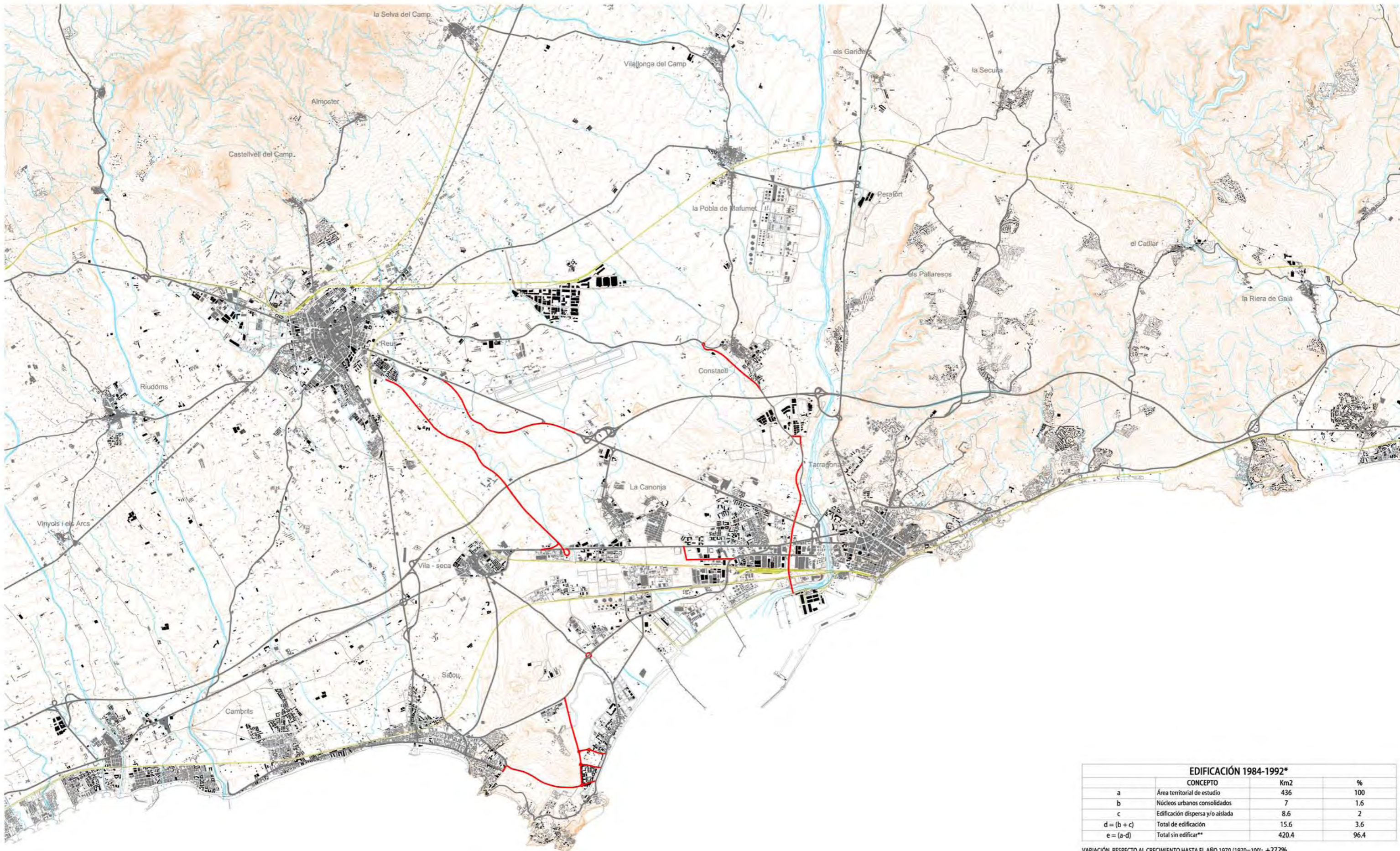
El modelo de desarrollo suponía una entrada para poder financiar la urbanización. Con una urbanización de residencias individuales, los agentes inmobiliarios trasladaban parte del riesgo al adquirente y estos riesgos se disipaban porque el producto terminado sería de carácter individual, no colectivo. Así, en caso de fracaso inmobiliario, tendrían que res-

ponder por productos individuales y no conjuntos o bloques de mayores dimensiones. Seguramente esto constituyó una de las causas de la exagerada promoción inicial de paquetes residenciales, además de la oferta de suelo rural barato y urbanizable.

La expansión de la ciudad en este decenio debe entenderse desde la perspectiva de un exagerado escenario gubernamental con respecto a las necesidades futuras; a una continua práctica especulativa sobre el suelo extendida en el ámbito central del Camp; a un cambio de modelo económico; a un aumento vertiginoso de la población; al mejoramiento de las infraestructuras y a una coyuntura nacional e internacional que permitió que muchos de los recursos (nacionales y algunos extranjeros) fueran invertidos en ciudades de menor jerarquía debido a una probable saturación de mercado en ciudades de primer orden (en el ámbito nacional) y a una deslocalización (internacional) del capital en busca de mayor beneficio.



9. REPORTAJE SOBRE EL IMPULSO AL TURISMO EN EL CAMP DE TARRAGONA. LA VANGUARDIA, 1977



Notas: Planos elaborados a partir de la serie Mapas de España 1:50.000, realizados por el Instituto Geográfico Nacional y el Ejército de España. Para las áreas de: Cornudella, base 1984; para Valls, 1992; para Reus, 1992; para Tarragona, 1992.

- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS PRINCIPALES HASTA 1977
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
- FF.CC.
- EDIFICACIÓN EN 1977
- CRECIMIENTO 1977-1992
- CURVAS DE NIVEL
- RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

EDIFICACIÓN 1984-1992*			
	CONCEPTO	Km2	%
a	Área territorial de estudio	436	100
b	Núcleos urbanos consolidados	7	1.6
c	Edificación dispersa y/o aislada	8.6	2
d = (b + c)	Total de edificación	15.6	3.6
e = (a - d)	Total sin edificar**	420.4	96.4

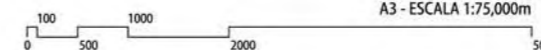
VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1970 (1970=100): +272%
 VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1928 (1928=100): +578%

* Datos aproximados con un margen de error considerable calculados a partir de dibujos Cad y mapas escaneados.
 ** No se considera el espacio ocupado por las infraestructuras y que en un trabajo específicamente morfológico de detalle deberían ser incluidas en los cálculos.

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
1984-1992

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.



A4 - ESCALA 1:150,000m
 A3 - ESCALA 1:75,000m

JORGE MONTEJANO
 ENERO 2010

MAPA

MF-6

1.2.1.5 Crecimiento edilicio entre 1979 y 1992

Población aprox. 266,000 hab.

Total de superficie edificada: 15.6 Km².

Una fecha fundamental para entender esta etapa es marzo del 1979, cuando la Constitución Española refuerza la autonomía a los municipios para gestionar sus intereses, entre ellos, los urbanísticos. Hay que recordar en primer lugar que una de las maneras más inmediatas que tenía el Gobierno para hacerse de recursos eran los ingresos provenientes de las acciones sobre el suelo, en ausencia de grandes yacimientos petroleros o materia prima. Así, el suelo se convierte un uno de los principales activos de los ayuntamientos.

Uno de los primeros pasos de estos ayuntamientos autónomos fue el intentar remediar los problemas urbanísticos existentes mediante acciones puntuales encaminadas a corregir desequilibrios como la congestión, los excesos de densidad, la ausencia de equipamientos y el deterioro ambiental, herencia de pasadas administraciones. Para ello, se comenzaron a modificar los planes urbanísticos y sus previsiones procedentes de la ley aprobada primero en 1956 y posteriormente en 1976. Las actuaciones que se realizarán durante este período, a nivel general, estarán orientadas a la definición de nuevos lineamientos urbanísticos que integran expectativas distintas derivadas de una desaceleración del crecimiento demográfico, de un cambio en la tendencia de la localización de las actividades productivas y del reconocimiento de problemas de dotación infraestructural, tales como servicios y equipamientos públicos. En este nuevo marco, las acciones comenzarían a ser vigiladas más de cerca por nuevas asociaciones vecinales, fruto del fervor democrático de la época (de Terán 1999, 326)¹⁷⁸.

De Terán señala que es a partir de 1975 cuando se observa una disminución en el ritmo de crecimiento urbano en España. Argumenta que este es el punto de partida en la cual ciudades de entre 20 mil y 100 mil

¹⁷⁸ De Terán señala anecdóticamente, el hecho de que en 1982 se construyera una maqueta volumétrica de toda la ciudad de Tarragona, con el objetivo de tomar decisiones urbanísticas tendentes a tomar en consideración la forma edificada.

habitantes registran las mayores tasas de crecimiento, mientras que en las grandes áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, Bilbao) se registraban pérdidas de población entre 1976-96.

Este fenómeno coincide con el comportamiento general que a partir de mediados de los años setenta experimentan las ciudades más desarrolladas de Europa, y que consiste básicamente en una continua pérdida de la población en favor de las ciudades medias y propiciando la formación de "periferias suburbanas en los alrededores de las áreas metropolitanas" (de Terán 1999, 323).

La explicación inmediata que encuentran los estudiosos es una reestructuración económica (ciudad postindustrial), donde las economías de escala son paulatinamente sustituidas por procesos productivos más flexibles y que satisfacen a una porción del mercado mucho más específica. Pero como hemos discutido ya desde el Capítulo I y a lo largo de este estudio, los procesos generales descritos para explicar las transformaciones demográficas, económicas y espaciales de las regiones de primer orden no son del todo válidos para las regiones urbanas de tamaño medio.

El ACCT registró una pérdida poblacional poco significativa entre 1979-81, producto de la desaceleración económica. Sin embargo, este será el único lapso donde se consignan mermas ya que a partir de 1981 y hasta 1996, la población continuaría creciendo aunque de manera muy moderada (un incremento de aproximadamente 17 mil habitantes en 15 años, frente a los 77 mil registrados en los 10 años del período 1970-79). Esta población continuará con una tendencia a concentrarse en el área central, registrándose prácticamente los mismos porcentajes que para 1979. Tarragona presentaba hacia 1990 un decremento de tan sólo 1 punto porcentual con respecto a 1979, pasando de albergar del 43% al 42% de la población total, mientras que Reus perdió 2 puntos porcentuales (del 34 al 32%). Este hecho es sumamente interesante si observamos que el mayor crecimiento físico de estos 15 años se dio en el litoral, y éste no aumentó considerablemente su porcentaje en la concentración de población¹⁷⁹. De hecho, experimentó en su conjunto (Cambrils y Vila-Seca – Salou) un descenso, pasando en las mismas fechas de concentrar 13.11% al 11.15% de la población total del ACCT. Aún con esta consolidación de la tendencia de concentración en áreas centrales, se registraron altos incrementos por-

¹⁷⁹ En parte debido al aumento de la participación de otras poblaciones costeras como Altafulla y Torredembarra.

centuales de población en áreas del interior, lo que en parte explicaría las pérdidas demográficas de Reus y Tarragona. Los incrementos en poblados del interior no fueron tan significativos en términos demográficos —dado que su base poblacional era escasa— pero reflejaron un incremento en la actividad inmobiliaria, dando paso a nuevos patrones de movilidad.

Tarragona no aumentó su población más que un 2% y Reus perdió una cantidad cercana a un punto porcentual. Mientras tanto, la población del litoral continuaba en acenso: Altafulla (+68%), Torredembarra (+22%), Cambrils (+37%) y Salou – Vila-Seca (+12.61%). Pero el caso más emblemático es el de las poblaciones del interior: la Secuita (+43%), el Catllar (+35%), Els Pallaresos (51%)¹⁸⁰, etc.¹⁸¹ Este indicador es, junto con la aparición de nuevas urbanizaciones —tanto en el interior como en la costa—, una señal inequívoca de un proceso de suburbanización regional. Aún cuando los dos núcleos más potentes no hayan perdido o variado un porcentaje considerable de población, es evidente que este pequeño porcentaje representó un incremento porcentual mucho mayor en los pueblos septentrionales y algunos costeros.

En términos demográficos, se estaría observando el fenómeno de «suburbanización» avistado por Dematteis, donde —recordemos— lo describe como un

“Proceso en el cual, en torno a la ciudad central, se forma un área metropolitana y una región funcional urbana más extensa, debido al crecimiento contemporáneo de coronas o cinturones de centros menores (suburbio) en los cuales se vuelve a verter parte de la población y de la actividad aglomerada (descentralización de radio corto) con aligeramiento de la ciudad central” (1999, 16).

Repetimos la definición pues es muy importante distinguir que en nuestro caso de estudio, efectivamente existe una reducción de la población de un núcleo central (en el caso de Reus), y efectivamente existen nuevos núcleos suburbanos que crecen en tamaño y población y que reciben, en buena medida, algunas de las actividades que dejan de realizarse en la ciudad central. Sin embargo, la proporción de la reducción de población con respecto a los poblados periféricos parece ser muy poca para aseverar que se haya dado este proceso suburbano sólo por el aspecto

180 Cálculos propios elaborados a partir de los datos demográficos de la serie histórica del IDESCAT.

181 Para constatar la observación, basta revisar las propias conclusiones del Plan Director de las Actividades Industriales y Turísticas del Camp de Tarragona (2002) donde se consigna que de 1975 al 2001, los crecimientos más significativos se han localizado en los municipios más cercanos al área industrial (Els Pallaresos) o turísticos (como Vila-Seca y Salou).

demográfico; también hay que tener en cuenta que la mayor parte de la edificación generada en la costa fueron bloques de residencias destinadas a un uso compartido, y que la actividad turística se origina por las propias condicionantes del territorio, no por una “expulsión” de actividades hacia la periferia. La mayor parte de la industria desvinculada de los núcleos centrales se localizó en etapas previas y de manera aislada en el territorio pero a modo de racimos (a excepción de la incipiente formación de corredores). Entonces, es cierto que el ACCT comparte rasgos comunes con los procesos suburbanos universales, pero también lo es que se aleja de la definición tradicional debido al previo asentamiento industrial periférico.

Para poner en contexto el crecimiento de nuestra región de estudio, puede compararse con Madrid o Barcelona. En el primer caso, la formación de su corona metropolitana data de 1950, aunque la mayor etapa de crecimiento se registró en los años sesenta y setenta. Hacia 1981, la población del centro de Madrid representaba ya solamente 67% del total de lo que se consideraba como región metropolitana; hacia 1991 ya representaba la tercera parte de la provincia, creciendo a tasas hasta del 20%. Las tasas de crecimiento de la ciudad central se ralentizaron a partir de 1976 y llegaron a hacerse negativas en los años ochenta (López de Lucio 2004, 288; de Terán 1999, 323).

Para el segundo caso, el estudio de Isabel Pujadas (2009) nos muestra que la tasa de crecimiento anual acumulativa en la ciudad de Barcelona comenzó a disminuir a partir de la década de los sesenta hasta volverse negativa en la década de los ochenta e iniciar una recuperación hacia el 2001, mientras que la tasa de las coronas metropolitanas aumentaba hasta superar el 30% en las más alejadas durante la década de los sesenta.

“Entre 1960 y 1981 se vive un proceso de suburbanización conocido como descentralización relativa, caracterizado porque todos los ámbitos tienen crecimiento positivo, pero este es especialmente intenso en las coronas metropolitanas. A partir de 1981 se entra en una fase de suburbanización con características de suburbanización absoluta, caracterizado porque el centro pierde población y el crecimiento de las coronas se ralentiza. La primera corona ralentiza mucho más el crecimiento, y es la segunda corona la que experimenta mayores niveles de crecimiento. El crecimiento del sistema resulta ligeramente positivo, aunque con tendencia al estancamiento” (Trullen 2000, 6).

En nuestro caso de estudio, si bien es cierto que las tasas de crecimiento en las áreas centrales prácticamente se estancaron, en 1990 to-

davía concentraban el 70% de la población total (frente al 67% de Madrid hacia 1981), por lo que a pesar del crecimiento del interior, las jerarquías no se habrían modificado al menos en éstos términos. Este crecimiento por inmigración de muchos de estos municipios no se corresponden con un incremento similar de las actividades económicas, como solía suceder en los 60-70's, sino más bien va ligada a una nueva función residencial, es decir, que básicamente se han convertido en núcleos residenciales, en poblaciones dormitorio, estimulando ello nuevos viajes obligados residencia – trabajo (Plan Territorial Parcial 2007).

Una primera cuestión a develar es, ¿de donde proviene el aumento en la edificación registrada en la “periferia” y en la “costa” si el aumento de población y actividades no es proporcional?

La explicación inmediata es el crecimiento y la proliferación de urbanizaciones destinadas a residencias. Si comparamos los mapas MF-5 y MF-6, podemos apreciar el surgimiento de nuevos paquetes y extensiones en las ya asentados, con mayor presencia en El Catllar, Els Pallaresos y la Riera de Gaia. La ocupación paulatina de estas nuevas urbanizaciones tendrán su origen en la elevación del precio de la vivienda tanto en Reus como en Tarragona. Aunque es imposible afirmar que los saldos demográficos de estos dos núcleos hayan favorecido directamente a los municipios del interior, es un hecho comprobado el fenómeno de la expulsión demográfica por la elevación del precio del suelo en zonas centrales, por lo que es muy factible que esta haya sido una de las razones principales. Pero otro indicador clave está en el aumento de la proporción de las residencias secundarias en el interior. De 1981 a 1991 se registró un aumento en Constantí, pasando de 0.9% a 1.9% de residencias secundarias con respecto al total. Para el caso de El Morell, pasó de 0.3% a 13.7%; mientras que para Mafumet pasó de 2.4% a 4.6% (del Amo 2003, 273). Estos datos dejan entrever la posibilidad de un aumento en el parque residencial secundario, completando la explicación sobre la desproporción entre habitantes y viviendas.

Pero no solamente se consolidaron las urbanizaciones en el interior. Parte del desplazamiento demográfico tuvo como dirección poblaciones de costa, como Altafulla o Torredembarra, donde se observa también el fenómeno de un crecimiento por agregación, en este caso, de urbaniza-

ciones sobre urbanizaciones, alimentando el proceso de litoralización. En el caso de Altafulla, podemos apreciar un crecimiento por agregación mediante un ensanche del tejido del núcleo histórico, que albergará tanto residencia en bloque (sobre una franja central) como unifamiliar (bordeando la franja de bloques). Estos agregados son claramente residenciales, pues no están en contacto directo con las actividades lúdicas y, la mejor prueba de ello será que en una segunda etapa de crecimiento, se edificarían en un segundo anillo, tanto servicios como equipamientos que atendieran las demandas de este nuevo barrio.

En la Mora, se aprecia claramente la continuación de la urbanización original, con el mismo sistema urbanístico (ciudad jardín) utilizado en un inicio pero con un ligero aumento en su densidad. La urbanización de la Mora que emergió como un área exclusiva de residencias lúdicas, se transformó paulatinamente en un área completamente ocupada por edificaciones desde la carretera N-340 hasta el mar; un núcleo de viviendas a sólo 7 Km del centro de Tarragona.

Otra de las más grandes operaciones de extensión de urbanizaciones se dio en Els Boscs de Tarragona, duplicando el tamaño de la urbanización existente y llegando, al igual que la Mora, a lograr ser accesible desde la AP-7. La aparición de la AP-7 significó un cambio drástico en la utilización de la N-340. Si originalmente las urbanizaciones que se situaban a lo largo de esta vialidad se unían de manera perpendicular, el trazo de la AP-7 supuso encontrar un nuevo límite al crecimiento y una posibilidad de multiaccesibilidad. Así, las urbanizaciones pasaban de ser “hojas de un árbol” a elementos conectores entre grandes vialidades. Sobre la N-340 comenzarían a aparecer nuevos usos: el comercio.

Sobre la carretera de Tarragona-Pont d'Armentera (radial que parte de Tarragona en dirección a Els Pallaresos, actual TP-2031) se observan los dos fenómenos: la aparición de nuevos conjuntos adosados a este viario y la extensión de los anteriores. Lo mismo sucedió sobre la N-240, a la altura de Sant Ramón y Sant Salvador. Incluso, poblaciones tan alejadas del centro como la Secuita, que habían comenzado sus trazos de ensanche hacia 1975, participaban en el proceso expansivo residencial

En términos relativos, este período 1977-1992 no representa una gran tasa de crecimiento físico para el ACCT, pues pasó de 12.59 a 15.6 Km², es decir, un aumento de 3 Km² de edificación en un lapso de 15 años,



mientras que en el período anterior (1970-1979), se observó un crecimiento de 8.4 Km² en menos de 9 años (0.2 Km² / año frente a casi 1 Km²/año del período anterior). Podría decirse que fue un período mayoritariamente de consolidación de enclaves previamente urbanizados, de aparición de nuevos racimos industriales y la refinación de la oferta turística mediante la aparición de nuevos espacios lúdicos y comerciales.

El modo mayoritario en que se dio el crecimiento fue de tipo aislado o disperso, rebasando al crecimiento de los núcleos consolidados. Sin embargo, esta tendencia —que apuntábamos ya no se revertirá desde 1977 hasta nuestros días— redujo su participación porcentual de manera significativa con respecto al período clave de *la gran expansión de la ciudad* (1970-1977), consolidándose como el de mayor dispersión urbana. El hecho de comprobar que la mayor tasa de dispersión se haya verificado en un período anterior a la reconversión de la industria en la región nos hace dudar seriamente sobre las relaciones detectadas por múltiples estudios entre entornos postindustriales-dispersión, al menos en lo que a referente al aspecto físico. Efectivamente hubo una explosión de, en nuestro caso, dos núcleos potentes que transfirieron algunas actividades a territorios más distantes, pero muchas de las dinámicas que se pueden observar en esta ciudad región específica parecen acercarse más a la noción de un crecimiento acusado de núcleos de actividad otrora banal (las futuras ciudades turísticas) y su integración en un sistema más complejo.

Esta mezcla de procesos orquestados de manera asincrónica parece ser resultado de una sumatoria de voluntades autónomas, descoordinadas e inconexas. Probablemente lo único que compartan en común será el cambio de escala detectado en la transformación del suelo y la utilización de las grandes infraestructuras como ejes de localización. En todos los ámbitos —desde la costa al interior— se observaron en este período intervenciones de gran envergadura que culminarían con una clara diferenciación y especialización territorial.

En este período, Tarragona continuó con sus planes de crecimiento /consolidación a un ritmo más moderado. Se completó el arco Norte (Avenida de la República de Argentina) y con ello, se definió la forma actual de la ciudad. Partiendo de la Plaza imperial Tàrraco, sobre la N-340, se edificaron nuevos bloques mixtos y la rambla principal se extendió para dar

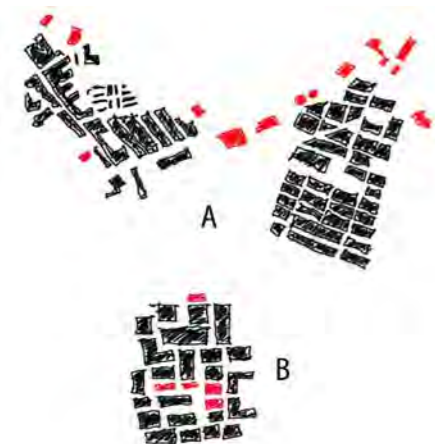
lugar a un nuevo ensanche que tendría como límite la A-7. De igual modo, comienza la consolidación del flanco del Río Francolí, que culminaría en un siguiente período con la proyección de una gran superficie comercial que buscaría atraer un mercado más amplio que la propia ciudad de Tarragona.

Aparece la N-241 como arteria principal que permitiría la salida de productos desde el ampliado puerto de Tarragona hasta la Autopista del Mediterráneo (AP-7), configurando a su paso nuevo suelo industrial, como el polígono de Riu Clar o el Polígono de Constantí. También crecen y consolidan los barrios dormitorio de Campclar y Torreforta, con la consecuente inclusión de equipamientos localizados de manera azarosa en el tejido suburbano y aumentando la oferta de vivienda —proyectada en mediana densidad— en el ámbito de influencia de Tarragona. El crecimiento de la capacidad portuaria y las infraestructuras para la movilidad atrajeron más empresas que se irían asentando dentro del gran polígono Entrevías (Sur), al mismo tiempo que las ya asentadas continuaban con sus planes de expansión (ver MR-2 y MR-3), propiciando la oferta residencial de Campclar, Torreforta, Bonavista, La Canonja y Constantí.

Precisamente este período es donde se observa un mayor crecimiento edilicio de viviendas fuera de los núcleos tradicionales. La presión del crecimiento ejercida dentro de los barrios dormitorio, contenidos por dos grandes infraestructuras viarias, produjeron una “colmatación” espacial y una integración de los barrios de Campclar, Torreforta, Icomar y la Floresta, aún cuando ésta última urbanización se encontrara fuera del límite supuesto por la carretera Reus-Tarragona. Este hecho, junto con la presencia de un centro comercial (PRYCA) cercano al conjunto, transformaron radicalmente el uso y velocidad de la carretera Reus-Tarragona, dejando entrever la posibilidad de su futura mutación en una carretera urbana debido a la presencia de usos meramente urbanos a lo largo de su recorrido.

Por su parte, el poblado de La Canonja y el barrio de Bonavista ralentizarían el crecimiento de su oferta residencial. A cambio, desarrollarían una serie de equipamientos situados en puntos equidistantes a los dos polos de tal modo que muchos de ellos pudieran ser compartidos por las dos comunidades. Así, se observa un proceso de integración del tejido suburbano mediante la inclusión de equipamientos públicos, como espacios deportivos, escuelas o clínicas. En realidad, la localización de dichos equipamientos guarda una relación “periférica” con respecto al centro de





ESQUEMA DE LOCALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

Los equipamientos urbanos en los barrios periféricos suelen asentarse en el anillo exterior a éstos (A), debido a que se fundaron sin un centro neurálgico, a diferencia de los tejidos históricos (B), donde usualmente los equipamientos más antiguos se encuentran inmersos en la trama urbana.

cada uno de los núcleos, hecho característico de la mayoría de los asentamientos suburbanos de la época que, al comenzar su desarrollo mediante urbanizaciones sin mediar servicios, paulatinamente fueron agregándolos en torno a ellos y no, como suele suceder, conteniéndolos dentro de su tejido.

La creación de nuevo suelo industrial

En lo referente al crecimiento por la creación de mayor suelo industrial, se observan coincidencias con las afirmaciones de Gonzalo Navarro (1990) — ya mencionadas en el primer capítulo— en el sentido en el que la generación de polígonos industriales se retomó con fuerza en España hacia 1984, verificándose en muchas ocasiones, reparcelaciones interiores que permitieran a nuevas industrias de otros ramos instalarse en los ya existentes. Para el ACCT se verificó, además del ya comentado relleno de los polígonos preexistentes (Francolí, Sur), la creación de nuevos espacios de grandes dimensiones cuyo objetivo era el transformar la base económica local.

Las dos promociones de suelo industrial más importantes en este período fueron el Pol. Ind. de Riu Clar (Tarragonés), urbanizado en 1982 y aparentemente ocupado hasta 1988, y el Pol. Ind. de Constantí, promoción que data del inicio de los años noventa. La primera, de aproximadamente 200 ha y que coincide con el período en el que la administración central traspasa los polígonos del Instituto Nacional de Urbanización al Institut Català del Sòl (INCASOL)¹⁸², se localizó cerca del nudo carretero comprendido por la N-240 y la autopista AP-7. Éste tuvo problemas de funcionamiento en su etapa inicial debido a la falta de agua por lo que se comenzaron a situar mayoritariamente empresas de transportes y empresas relacionadas con la industria química, la metalurgia, la construcción y la automoción. La segunda, la promoción de Constantí, de 152 ha, se conectó con Reus mediante las carreteras Reus-el Morell y Reus – Constantí (TV-7211); pero principalmente, la promoción emergió alineada al paso del ferrocarril de mercancías ofreciendo acceso directo a este servicio. Parece ser que no hubo tampoco en esta promoción una vocación específica que generara relaciones de proximidad. Así, se fueron instalando paulatinamente empresas de distintos ramos (artes gráficas, transporte y alma-



182 La Vanguardia, jueves, 17 septiembre 1981, página 21.

cenaje, alimentación, metalurgia, comercios, fabricación de muebles de madera, etc.). Aún con la gran variedad de usos, en ambos casos se apreció una puntual ocupación de empresas ligadas al almacenaje, conservación y transporte de mercancías. Por un lado, se observaba ya un proceso de ocupación de suelo industrial que parecía ir cediendo gradualmente terreno a la instalación de empresas relacionadas con el sector terciario, evidenciado esto en el modo de ofertar los espacios industriales, como unos flexibles y de diversidad de tamaños parcelarios. Por otro, se observaba un proceso de asentamiento de grandes empresas dedicadas a la logística (almacenaje y distribución de productos perecederos y no perecederos) que se asentarían precisamente en puntos carreteros neurálgicos, a una distancia de menos de 100 Km a Barcelona, a 8 Km de un puerto, a 6 de un aeropuerto y a uno del ferrocarril, al más puro estilo de la localización basada en la teoría de las ligas¹⁸³.

Para Joaquim Malgref (2007), el cambio entre los años sesenta y noventa en materia económica se refleja en una transformación de la base productiva, pasando de una región exportadora de productos tradicionales en un mercado interior, a una región importadora de capital necesario para el desarrollo de la industria petroquímica y de las grandes empresas extranjeras y cuyo déficit se vería compensado por las entradas provenientes del turismo. En este contexto, en el de la internacionalización regional, se sucedió una desconcentración productiva y demográfica en el área de Barcelona que generaría nuevos mercados y nuevas demandas de servicios al interior del ACCT, incluida la demanda de nuevo suelo industrial, para el que el INCASOL jugaría un papel fundamental en la generación de oferta de suelo barato.

Otro de los rasgos característicos de este período será una inconsistencia del planeamiento en términos de los usos del suelo. A una concentración poblacional y de dotación de suelo industrial en el área central, le sobrevino una consolidación de los barrios periféricos que paulatinamente demandarían servicios básicos. Algunos de los enclaves comerciales servidores de dichas poblaciones se instalarían en suelo con uso industrial sin verse reflejado el cambio del uso del suelo en el planeamiento vigente. La solución que se encontraría para evitar incumplir las normas

183 Teoría de localización empresarial descrita dentro del libro *The Edge City* de Garraeau, consistente en determinar el punto idóneo de localización de la sede de la empresa mediante el trazo de líneas o ligas (en el caso de un tablero de corcho) entre los puntos de transporte, puntos de mercado y ciudades circundantes. La intersección entre los derroteros supondría un buen lugar de localización.



1. ANUNCIO PROMOCIONAL DEL NUEVO POL. INDUSTRIAL DE CONSTANTÍ, 1992

sería la flexibilización de los usos del suelo en el planeamiento o un “urbanismo a modo”, verificable en el caso de los usos permitidos para los polígonos industriales y enclaves singulares, pasando de un uso industrial a un uso industrial / terciario¹⁸⁴, o en el caso de algunos enclaves lúdicos¹⁸⁵. Así, muchos de los polígonos en proyecto durante esta etapa tendrían un margen mayor de éxito de ocupación, sin tener que hacer uso de rígidas normas de asentamiento que desalentaran la inversión.

Aún cuando la mayor parte del suelo industrial se comenzó a configurar en forma de polígonos (paquetes) localizados principalmente en el área central y alejados de los núcleos urbanos (como los casos de Constantí y Riu Clar), el suelo industrial restante se iba configurando principalmente en las periferias de los cascos urbanos, ordenándose en sus inicios de manera lineal sobre las principales arterias radiales. En Reus, por ejemplo, donde el proceso de descentralización industrial había comenzado desde los años setenta, presentando asentamientos lineales lo largo de sus carreteras radiales (mayoritariamente en dirección Norte, Noreste y Noroeste), se dio un proceso de sinergias emanado no de la especificidad de la actividad industrial, sino simplemente por la propia necesidad espacial. Así, lo que en un comienzo fueron carreteras flanqueadas de industrias, paulatinamente se convirtieron en verdaderas aglomeraciones industriales/terciarias que no serían formalmente reconocidos como polígonos hasta finales de la década de 1980. El caso paradigmático sería el polígono Agro-Reus, que contaba con asentamientos previos a su reconocimiento como polígono (alrededor de 1988), localizados bajo los principios clásicos (cercanía con el mercado, cercanía a un cuerpo fluvial, proximidad con las vías férreas, suelo barato) y que mediante la acción gubernamental (planeamiento), se justificaría su localización previa.

Si hemos apuntado anteriormente una ausencia de especialización en los polígonos industriales del Tarragonés y Constantí, habría que apuntar que para el caso de Reus fue todavía más claro. El objetivo inicial era descongestionar el casco urbano, por lo que la salida de las empresas

en busca de mayor espacio no obedeció a una política gubernamental, sino a acciones de promoción privada. Aún cuando aparece en esta etapa un polígono con un nombre que parecería otorgarle cierta vocación (Agro-Reus), principalmente por la instalación de la fábrica para pienso de la transnacional Cargill asentada en 1965, no es del todo cierto que la mayor parte de las empresas allí establecidas tuviera un papel relevante en la industria agrícola. De hecho, se aprecia (como veremos en el siguiente capítulo) la aparición de diversos usos terciarios e, incluso, equipamientos que rara vez tienen algo que ver con polígonos industriales.

Otro ejemplo del desarrollo de polígonos anclados a la previa presencia de industria en alimentaria en un entorno rural sería el de la Zona Industrial del carrer Pintor Fuster, al Sur de Reus. En ella, existía una gran industria alimentaria, que posteriormente se especializaría en el modelo *Cash & Carry* con el objeto de proveer a la industria hotelera y a la restauración. La zona industrial no aparecería sino hasta mediados de los años noventa, pero la preexistencia de una industria en un ámbito rural, localizada al calce de un camino rural, sería suficiente motivación para determinar la futura vocación del suelo rural.

Si se hiciera un trabajo de arqueología industrial dentro de los polígonos se descubriría que en efecto, existía una pequeña sinergia de empresas que se iban asentando una al lado de otra dependiendo de su actividad, y que iría cambiando dependiendo de la época en la que se hiciera el análisis de las empresas instaladas. Sin embargo, en su conjunto, los polígonos industriales de Reus no crecieron con ninguna vocación general.

Prácticamente, las primeras empresas que se asentaban en la periferia de Reus eran las ligadas a la industria de la construcción (madera, ladrillos, cemento, baños, azulejos, aluminio, etc.). También se asentaban algunas empresas papeleras, talleres mecánicos e industria relacionada con la alimentación (bebidas, etc.). Esto se puede observar claramente en el polígono industrial RESA (Noreste de Reus)¹⁸⁶, donde las fábricas asentadas anteriormente a 1977 estaban vinculadas a los usos anteriormente descritos.

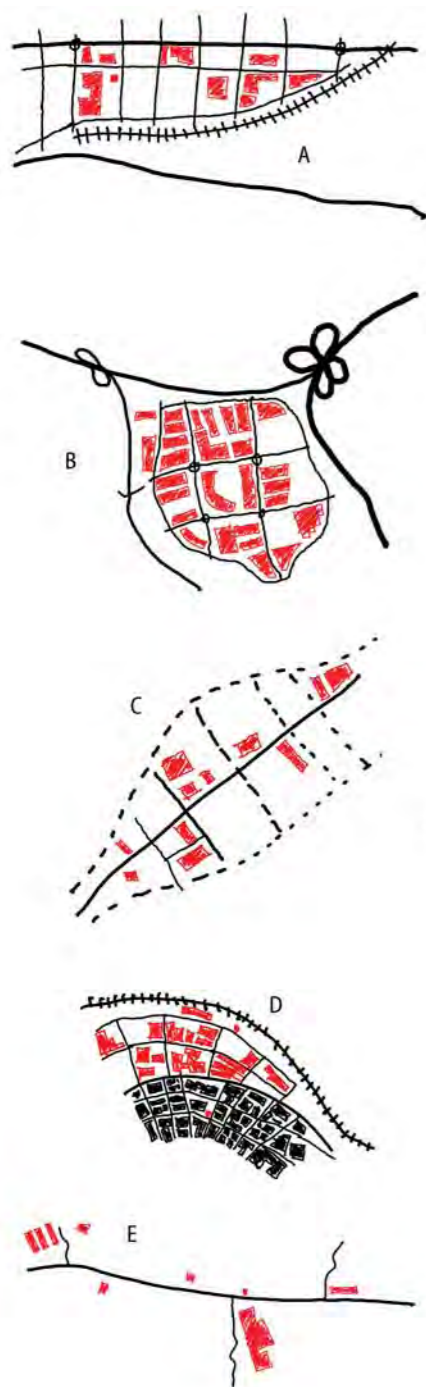
En realidad, la periferia de Reus ya presentaba a principios de este período (alrededor de 1983) una promiscuidad de usos vasta. Coexistían escuelas, sub-urbanizaciones, fábricas, talleres, equipamientos deportivos

184 Basta hacer una comparación entre el PGOU de Tarragona para 1984 y el PGOU de Tarragona para 1995, donde mediante la figura del Plan especial de Reforma Interior (PERI) se permiten excepciones a la regla. Esto se puede verificar para el caso de los emplazamientos comerciales sobre la carretera de Reus-Tarragona.

185 Para el caso de la costa, se observa constantemente, en una comparativa entre planes aprobados y la realidad construida, la aparición primero, de un enclave que no corresponde al uso del suelo vigente (por ejemplo, parking para motocicletas de agua) y su justificación como uso terciario en una versión posterior del plan.

186 Para ver la localización de los polígonos industriales, ver en Anexo el mapa MR-4





MODALIDADES DEL SUELO INDUSTRIAL EN EL ACCT

A) Polígonos industriales exurbanos en relación con la infraestructura viaria y ferroviaria. B) Polígono industriales exurbanos en relación con infraestructura viaria. C) Asentamientos carreteros que se terminarán convirtiendo en polígonos industriales periféricos. D) Polígonos industriales periféricos. E) Asentamientos industriales carreteros.

y depósitos para vehículos en un espacio rurubano compartido. El modo de crecimiento predilecto fue, a partir de un asentamiento lineal carretero, la inclusión de vías perpendiculares que permitieran la ocupación en profundidad del suelo.

El modelo de oferta de suelo industrial adyacente al casco urbano se repitió mayoritariamente en los pequeños poblados del interior (Riu-dorms, El Morell, La Riera de Gaia). Vila-Seca también desarrollaría su propio suelo industrial adyacente a su tejido urbano pero en una época posterior. Lo relevante de este período es que se distinguen tres nuevos tipos de tejidos industriales: la aparición de uno exurbano, correspondiente a la localización de los grandes polígonos en territorios alejados de los núcleos urbanos; la consolidación de suelo industrial suburbano en las periferias de ciertos núcleos del interior y la emergencia de piezas industriales en corredores, ya fueran de índole costero o transversal. Esta tercera forma de asentamiento industrial carretero se diferencia al asentamiento industrial carretero radial en las periferias de los núcleos del interior en que 1) no están contenidos entre "pares" viales; 2) que se localizan a lo largo de la liga entre dos comunidades de amplio mercado (lo que no rara vez sucede en las ligas entre poblados inferiores) y 3) que generalmente son enclaves banales o de un menor valor añadido que las asentadas en las periferias de los núcleos urbanos. Ejemplo de estos asentamientos se pueden observar sobre la carretera Reus-Constantí, Reus-Vila-Seca, Reus-Cambrils, Reus-Vinyols, y Reus-Tarragona.

Una variante que se observa a este tipo de asentamiento lineal es la que ocurre entre Vila-Seca y Cambrils. Las fábricas localizadas sobre la N-340 antes del paso de la autovía del mediterráneo eran de carácter banal (material de camping, extracción de grava, extracción de arena, fábrica de bidones) y perfectamente accesible mediante la vialidad costera. Con la construcción del par vial (la Autopista del mediterráneo), el asentamiento que originalmente era lineal se transformó en un gran espacio contenedor de suelo susceptible para ser rellenado. Con el paso del tiempo y la consolidación del turismo, el tipo de empresas que se sigue localizando en este tipo de enclaves lineales, además de estar orientadas al sector servicios, han ido aceptando la aparición de nodos comerciales.

La transformación de la ciudad turística

Como ya hemos señalado anteriormente, el mini-trasvase del río Ebro supuso la capacidad de aumentar la oferta turística en el ACCT, específicamente en la plana y la costa. El aseguramiento del turismo estuvo precedido por una necesidad de ofertar productos diferenciados a las 4 tradicionales "S" (*Sea, Sun, Sand, Sex*) con la consiguiente reestructuración del sector, en la cual el papel del gobierno como agente reestructurador fue fundamental. La entrada de España a la Comunidad Europea, la liberalización del mercado, el fortalecimiento de la peseta, la posibilidad de la atracción de turistas de Europa del Este y el fin de un ciclo turístico a finales de los ochenta obligaron a las empresas a redefinir sus productos. Ahora también existía un tipo de turismo que demandaba calidad ambiental y mejores equipamientos que no era posible satisfacerlos sino con la mediación del agente "gobierno". Según Clavé (1995, 451) el papel que jugó el gobierno en la perfección de la oferta fue mediante la elaboración de planes que permitieran el rediseño de los espacios, el mejoramiento de los recursos, el apoyo técnico a empresas y el desarrollo de políticas de nuevos productos. Esto fue necesario en un sector donde las acciones empresariales se dan de manera fragmentada y descoordinada.

Mediante una serie de medidas (concertación de iniciativas, promoción de acciones específicas, diversificación del riesgo privado-gubernamental, transformaciones en el mercado laboral, creación de organismos de dinamización y coordinación económica de agentes locales; elaboración de planes, normas y reglamentos) la mancuerna empresario-gobierno lograron la transformación de un sector que ofrecería a los visitantes posibilidades lúdicas y servicios diferentes a los tradicionales. Así, el espacio se reordenó en dos fases claramente distinguibles: la primera a partir de la segunda mitad de los años ochenta, aprovechando la fase de expansión económica y crecimiento inmobiliario y turístico hasta 1989; la segunda, después de un pequeño período de recesión en el año 1990 y sorteando los problemas derivados de la modificación de los límites municipales que suponía la separación entre Salou y Vila-Seca, culminando esta etapa con la edificación de Port Aventura (Clavé 1995, 458).

Dos operaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento de la otrora Vila-Seca / Salou marcarían el inicio de una oferta diferenciada y la expansión definitiva de la oferta turística: la compra de 6.7 ha de suelo en un sector costero de Salou (limítrofe a Cambrils) con el objeto de desarrollar



un conjunto hotelero y la compra de 14 ha con la finalidad de construir un parque acuático como ancla de una oferta diferenciada. El nacimiento de Aquópolis en 1987 y la consiguiente aparición de una oferta hotelera en su entorno (Estival Park) se convertirían en el gancho que pretendía asegurar el asentamiento de la promoción de un nuevo parque temático de Disney en Europa, antes de decantarse por París.

La idea de un parque temático como nuevo modelo lúdico no se desvaneció con la decisión de Disney de asentarse en París. Tanto Vila-Seca como Salou aseguraron vasto suelo rústico dentro de sus planes (ya separados como municipios) en 1992 y 1993. La construcción del *Universal Studios Port Aventura*¹⁸⁷ supuso la compra de **833 ha** donde coexistirían parque temático, espacio residencial, comercial y áreas deportivas (en años sucesivos, la oferta se renovaría ampliándose al segmento empresarial (cliente corporativo) bajo el lema "ocio del negocio" con la construcción de un centro de convenciones, clubes de golf, hoteles con spa y un centro comercial)¹⁸⁸. Aún cuando el parque sería puesto en funcionamiento hasta 1995, el proyecto se planteó desde 1984 con la participación del Gobierno Español, la Generalitat de Catalunya y empresas nacionales y transnacionales. Así, las transformaciones territoriales concernientes principalmente a las infraestructuras para la movilidad, la ampliación de la oferta residencial y las mejoras de equipamientos urbanos como la creación de un paseo marítimo que respondiera a las nuevas expectativas estuvieron ligadas directamente a un megaproyecto que, hacia el año 2008 generaba más de 15 millones de euros de beneficios netos y que recibió a 3.5 millones de visitantes.

En este período se mejora la accesibilidad a la punta del Cabo de Salou y se generan los accesos para los enclaves turísticos Estival Park y Aquópolis. Se extiende la oferta de vivienda unifamiliar colonizando prácticamente todo el cabo, ordenada bajo el esquema de ciudad jardín. En Salou se observa la consolidación del tejido suburbano organizado sobre el eje transversal al mar en dirección a la AP-7 (C-14) y la aparición de los primeros equipamientos urbanos (enseñaza, deportivos) que satisfacían a la creciente oferta residencial de mediana y alta densidad (bloques). El

187 Originalmente fue una inversión promovida por los grupos Tussauds (Alton Towers), Anheuser-Busch (Busch Gardens) Fecca y La Caixa. Su nombre pasó de "Tibi Gardens" a Port Aventura, hasta 1997, cuando la Universal Studios compró parte de las acciones y pasó a llamarse se Universal Studios Port Aventura. Nuevamente en el 2005, se eliminó el "Universal Studios" al vender Universal todas sus acciones a la Caixa. Fuente: <http://es.wikipedia.org/wiki/PortAventura>.

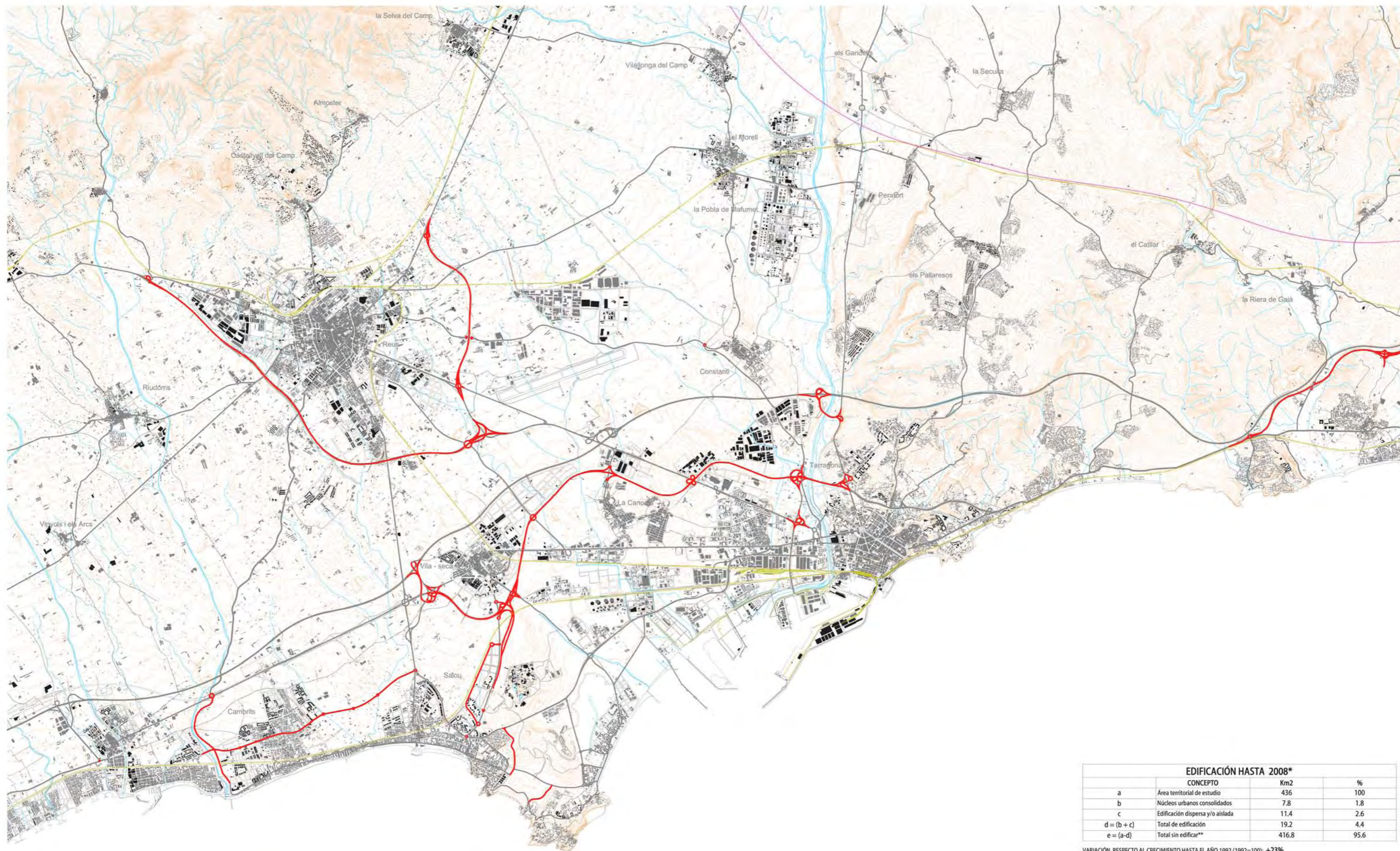
188 Para ampliar la historia del parque temático revisar la página <http://www.pafans.com/extra/historia/>.

crecimiento está precedido una vez más por la aparición de dos límites viarios que contienen el crecimiento.

Para el caso de Cambrils, para el que señalábamos al inicio de este apartado un crecimiento edilicio de importancia, se observa principalmente la expansión de la oferta de vivienda unifamiliar a modo de ciudad jardín en Vilafortuny y en dirección del límite septentrional representado por la AP-7 no observándose prácticamente ningún equipamiento urbano. Sobre la costa se observa el relleno de los solares no edificadas principalmente mediante hoteles de gran envergadura. Los pocos espacios no edificadas se debían a la consolidación del uso del camping, otorgando una discontinuidad urbana y una separación entre Salou y Vilafortuny y Salou y Cambrils en una segunda línea de mar, mientras que la primera línea de costa ya se percibía como un único frente marítimo. El paso del ferrocarril fue determinante en el tipo edificatorio y sería el elemento ordenador clave en la Costa Dorada.

Finalmente, Cambrils rellenaría sus solares vacíos en la primera línea de mar con distintos modos edilicios que atendían a distintas demandas lúdicas: la vivienda unifamiliar y la vivienda multifamiliar. Ya se distinguen tres tipos de tejidos claros dependiendo del uso espacial. El primero (de Este a Oeste), de vivienda unifamiliar tipo ciudad jardín, sin ningún tipo de equipamiento urbano ni comercial. Un segundo tejido conector del barrio Norte y del barrio marítimo, que evolucionó con la transformación de su puerto en uno de recreo y la proliferación de hoteles y comercios mediante la edificación de bloques cerrados. Y finalmente, un tercer tipo de tejido mixto, conformado por bloques de vivienda y vivienda unifamiliar, con una amplia oferta comercial. Mientras tanto, la segunda línea de mar, es decir, el barrio originalmente agrario, continuó su crecimiento residencial aparentemente ajeno de su situación geográfica turística. Se aprecia la aparición de un incipiente cluster industrial hacia 1980 que no crecería en el tiempo.





Notas: Planos elaborados a partir de la serie topográfica 1:5,000 de Catalunya (BT-5M), en su versión raster y vectorial, descargados del sitio web del Instituto Cartográfico de Catalunya durante junio del 2008, así como del Google Earth. La referencia que dan en las especificaciones técnicas de los mapas del ICC sobre la fecha de la elaboración es "la más actualizada de que se dispone", por lo que se asume la fecha actual para estos efectos.

- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS PRINCIPALES HASTA 1992
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES

- FF.CC.
- EDIFICACIÓN EN 1992
- CRECIMIENTO 1992-2008

- FF.CC. ALTA VELOCIDAD
- CURVAS DE NIVEL
- RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

EDIFICACIÓN HASTA 2008*			
	CONCEPTO	Km2	%
a	Área territorial de estudio	436	100
b	Núcleos urbanos consolidados	7.8	1.8
c	Edificación dispersa y/o aislada	11.4	2.6
d = (b + c)	Total de edificación	19.2	4.4
e = (a-d)	Total sin edificar**	416.8	95.6

VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1992 (1992=100): +23%
 VARIACIÓN RESPECTO AL CRECIMIENTO HASTA EL AÑO 1928 (1928=100): +734%

* Datos aproximados con un margen de error considerable calculados a partir de dibujos Cad y mapas escaneados. Se considera 2008 debido a la actualización de algunos datos en este año.
 ** No se considera el espacio ocupado por las infraestructuras y que en un trabajo específicamente morfogenético de detalle debieran ser incluidas en los cálculos.

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
2008

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.



JORGE MONTEJANO
 ENERO 2010

MAPA

MF-7

1.2.1.6 Crecimiento edilicio entre 1992 y 2008

Población aprox. 380,000 hab.

Total de superficie edificada: 19.2 Km².

De 1992 al 2008, el área de estudio amplió su base edificada solamente un 23%. Con ello no queremos decir que no haya sido significativo, pero en comparación con la etapa de mayor expansión (1970-1977) donde se verificó un aumento del 200%, se observa una clara ralentización. En este período se creció físicamente a un ritmo de 0.23 Km²/año, que, comparativamente con el período inmediato anterior (1977-1992; 0.20 Km²/año), prácticamente se mantuvo estable, mientras que con el que hemos denominado el de *la gran expansión de la ciudad* (1970-1977; 1.2 Km²/año) se frenó casi por completo¹⁸⁹.

La mayor parte de este incremento edilicio se dio en el ámbito de la dispersión (60%), aumentando la proporción con respecto al crecimiento en áreas consolidadas (40%) y aumentando también con respecto al período anterior (1977-1992), donde la relación dispersión-concentración se cifraba en 44%-55% respectivamente. El aumento de 5% en el crecimiento disperso no sorprende en tanto que una de las características de esta etapa es la consolidación de las piezas comerciales y lúdicas exurbanas en conjunción con un aumento en las urbanizaciones en poblados del interior. Como causa de esta tendencia a la dispersión, el Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona (2010) destaca el crecimiento urbano alejado de los centros urbanos, la construcción de mayor infraestructura de comunicación y logística; la construcción de edificios auxiliares en la agricultura, la proliferación de naves industriales, de calles comerciales y la disposición desordenada de diversas instalaciones periurbanas.

En tanto, la población del ACCT creció a un ritmo solamente visto en la fase de la explosión de la ciudad. Una de las causas a las que se le atribuyen este crecimiento es a la multiplicación de la presencia de extranjeros en la zona (del Amo 2003, 368), además del efecto centrífugo "Port

189 El concepto de la *explosión de la ciudad* originalmente está asociado al crecimiento disperso generado posterior a la crisis de las energías y en una etapa postindustrial, como en el caso del crecimiento experimentado en Barcelona durante los últimos 30 años. Nosotros utilizamos aquí el término *la gran expansión de la ciudad* para hacer énfasis en el acelerado crecimiento acontecido durante esos siete años en nuestro territorio de estudio (1970-1977) y para diferenciarlo del concepto de *explosión de la ciudad*.

Aventura", que no sólo atraería mano de obra para su edificación, sino que también produciría la emergencia de nuevas actividades terciarias complementarias que culminaría con una nueva atracción de población. La gráfica de población histórica (ver fig. 6 en Anexo) muestra claramente la acusada pendiente en los últimos años. Este es un período único en el sentido en que ningún municipio perdió población: de hecho, se observa un increíble incremento tanto en poblaciones del interior (Almóster, Castellvell del Camp, la Pobla de Mafumet, el Catllar, Els Pallaresos, La Riera de Gaia) y también, un aumento significativo en poblaciones de la costa (Altafulla, Torredembarra, Cambrils, Salou). Tanto fue el crecimiento en el sistema costero y del interior (sin contar el aumento poblacional que se presenta cada temporada de veraneo y que representa un aumento mensual aproximado de 450,000 habitantes durante 6 meses¹⁹⁰), que sumados concentrarían el 35% de la población frente al 28% de Reus y al 36% de Tarragona. Si observamos que para el año de 1990 el sistema costero e interior sumaban en conjunto un 25%, frente al 32% de Reus y al 42% de Tarragona, se podría afirmar que, a pesar de haber existido un crecimiento en todos los municipios, la mayor proporción ya no se concentraba en las ciudades históricas. Estamos frente a un cambio del patrón de asentamiento regional donde claramente se vislumbran ya tres sistemas de ciudades diferenciados: el interior, los núcleos tradicionales y la ciudad turística. En el Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona (1997) se lee:

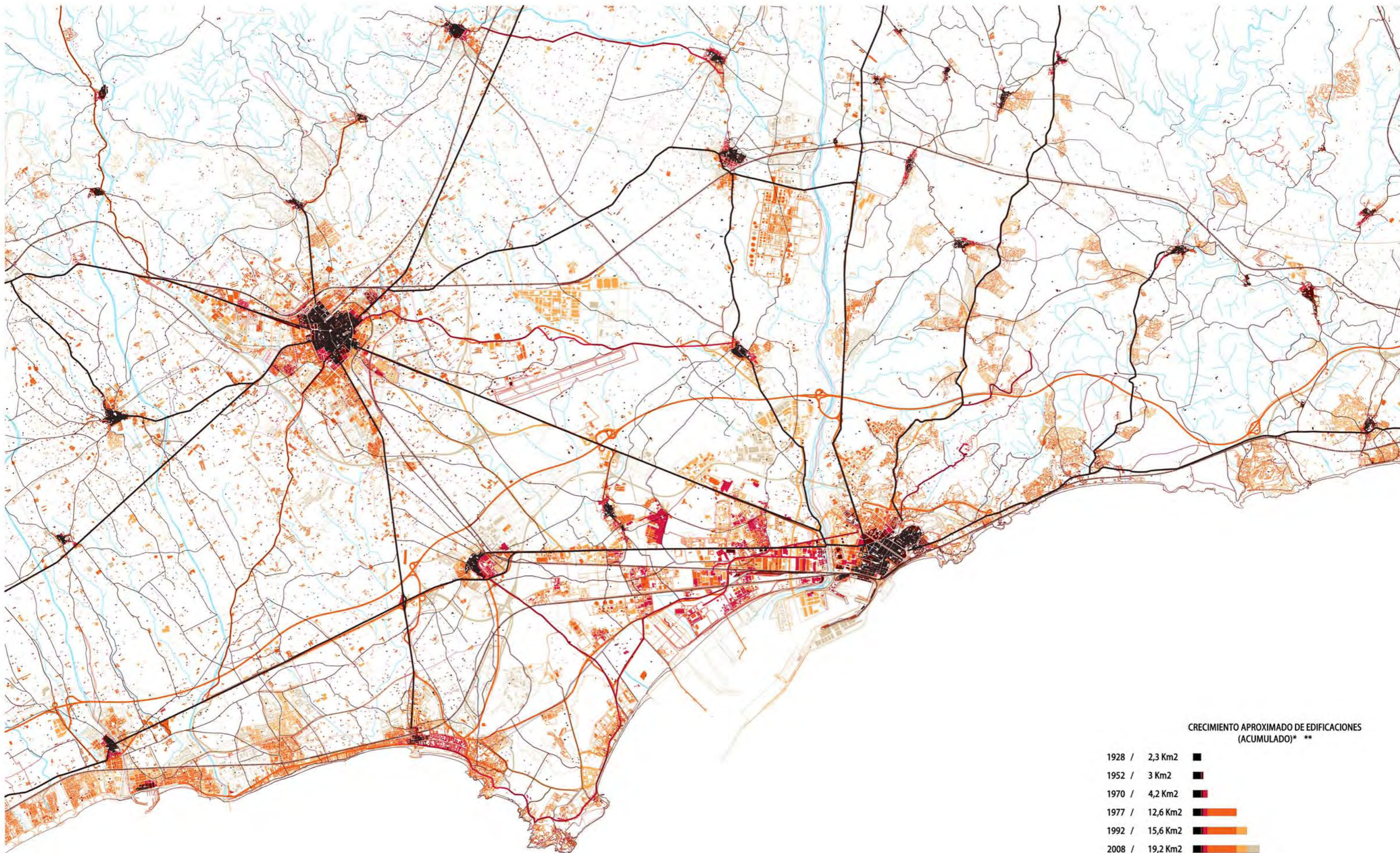
"Sin prejuicio de su crecimiento absoluto, existe una tendencia a la desconcentración de los centros urbanos principales (Tarragona y Reus) que se vincula y contribuye, entre otros factores, a la formación de un sistema de pequeñas ciudades del litoral y de segunda línea, a la consolidación y prolongación de algunos ejes, y a la aparición de centros de polaridad inversa (dinámicos pero que al mismo tiempo pierden peso relativo en el conjunto comarcal)" (3.39).

El sistema de movilidad

De entre los cambios más significativos registrados en esta etapa destaca en primer lugar, la generación de mayor infraestructura para la movilidad y la comunicación.

1) El Puerto de Tarragona volvió a ampliarse con la finalidad de au-

190 Dombriz 2007. Según Jesús Coll, solamente para Cambrils se observa un aumento de 120,000 hab.



CRECIMIENTO APROXIMADO DE EDIFICACIONES (ACUMULADO)* **

1928 /	2,3 Km2	■
1952 /	3 Km2	■
1970 /	4,2 Km2	■
1977 /	12,6 Km2	■
1992 /	15,6 Km2	■
2008 /	19,2 Km2	■

* Datos aproximados con un margen de error considerable calculados a partir de dibujos Cad y mapas escaneados.
 ** No se considera el espacio ocupado por las infraestructuras y que en un trabajo específicamente morfogenético de detalle debieran ser incluidas en los cálculos.
 *** Datos disponibles al año 2008 con base en Google Earth e ICC.

Notas: Planos elaborados a partir de la serie Mapas de España 1:50.000, realizados por el Instituto Geográfico Nacional y el Ejército de España. Para las áreas de: Cornudella, base 1927; para Valls, 1928; para Reus, 1926; para Tarragona, 1925.

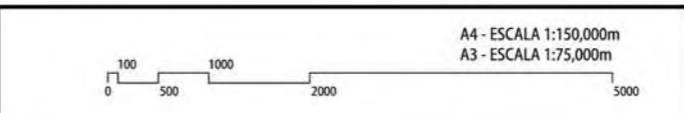
VIARIOS PRINCIPALES
 VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
 FF.CC.
 NÚCLEOS URBANOS CONSOLIDADOS
 EDIFICACIÓN AISLADA
 RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES

1928 1952 1970 1977 1992 2008***

APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
1925-2008

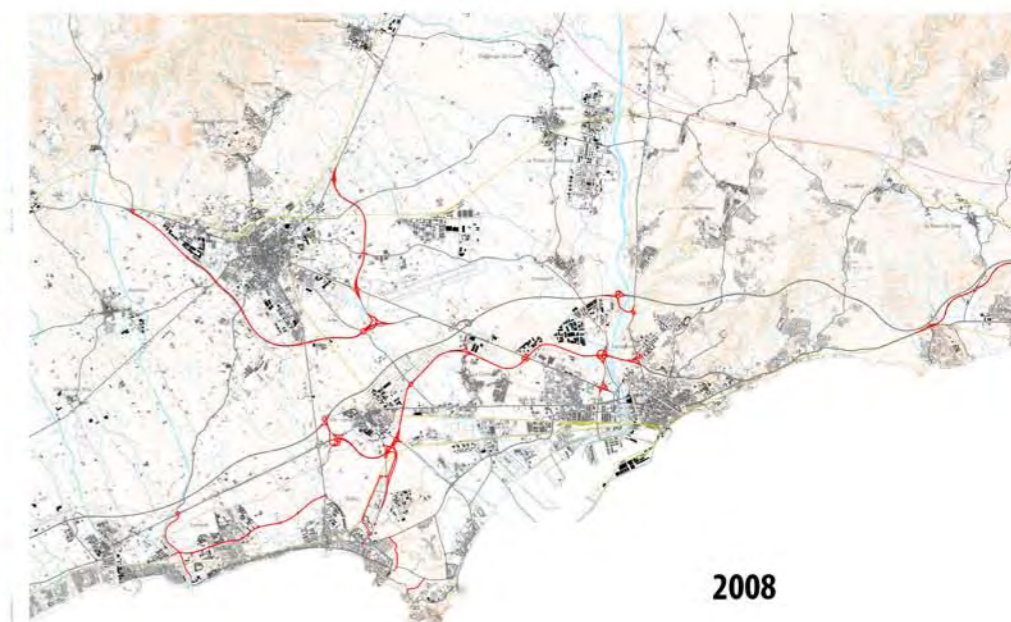
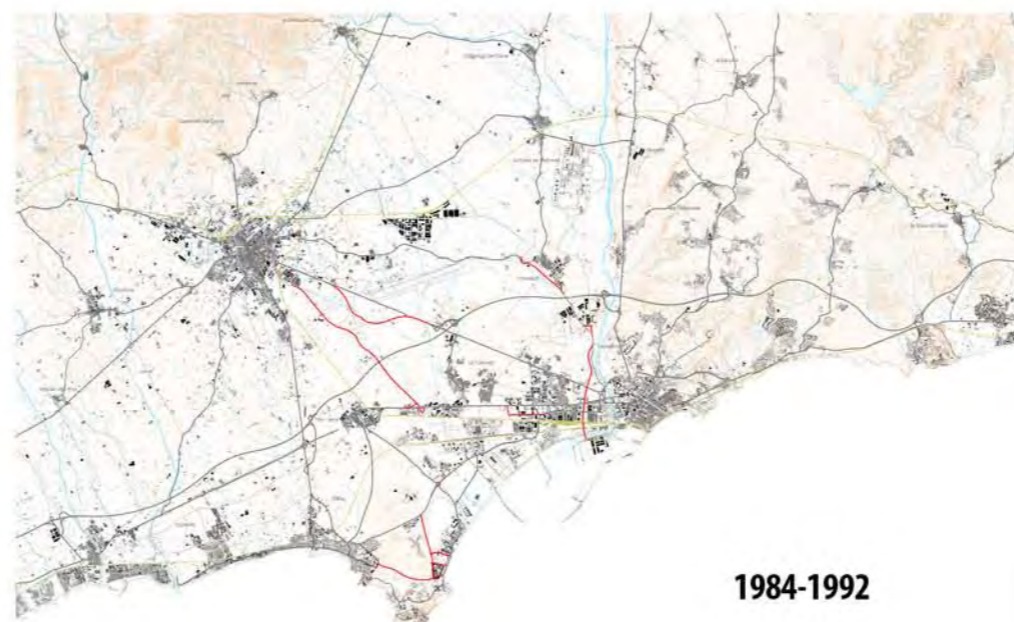
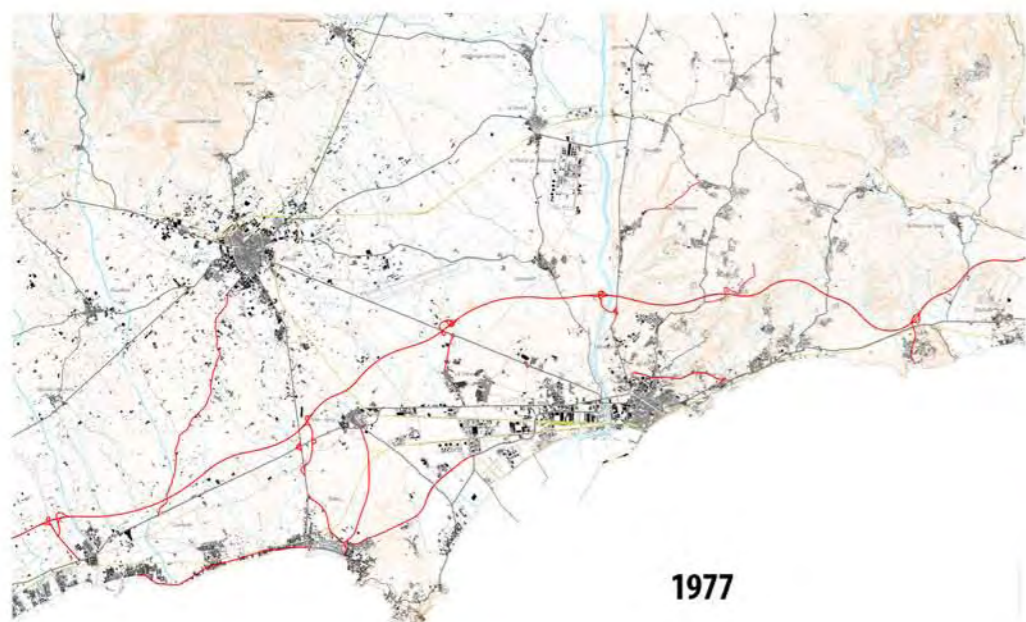
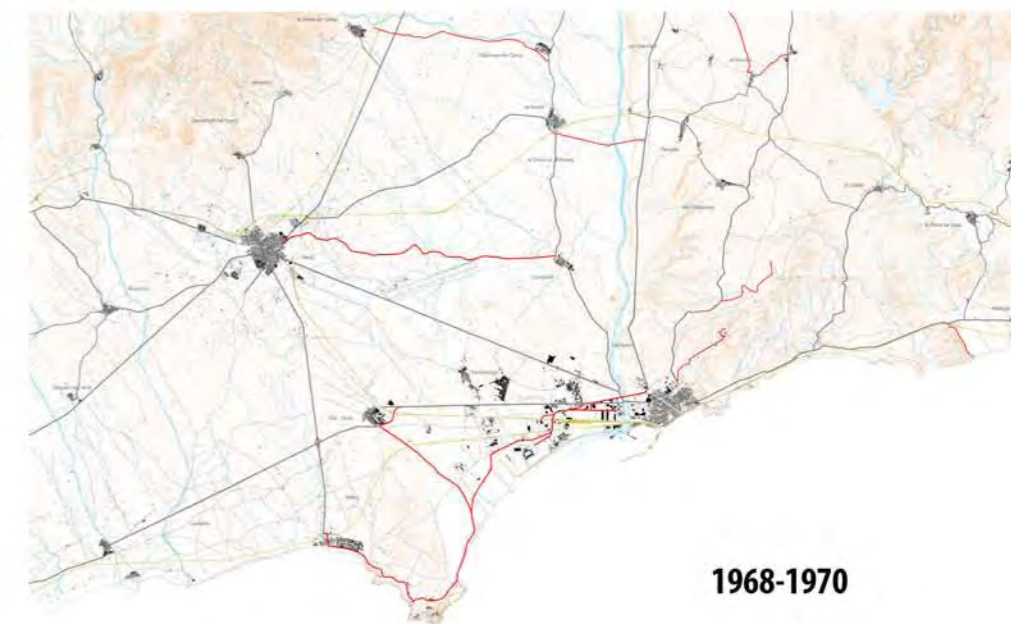
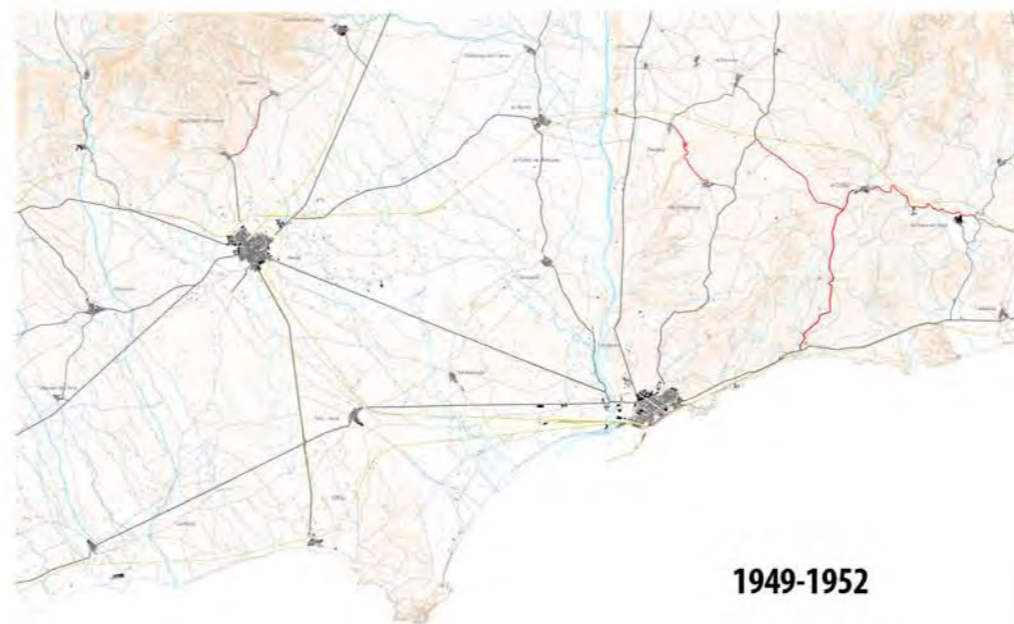
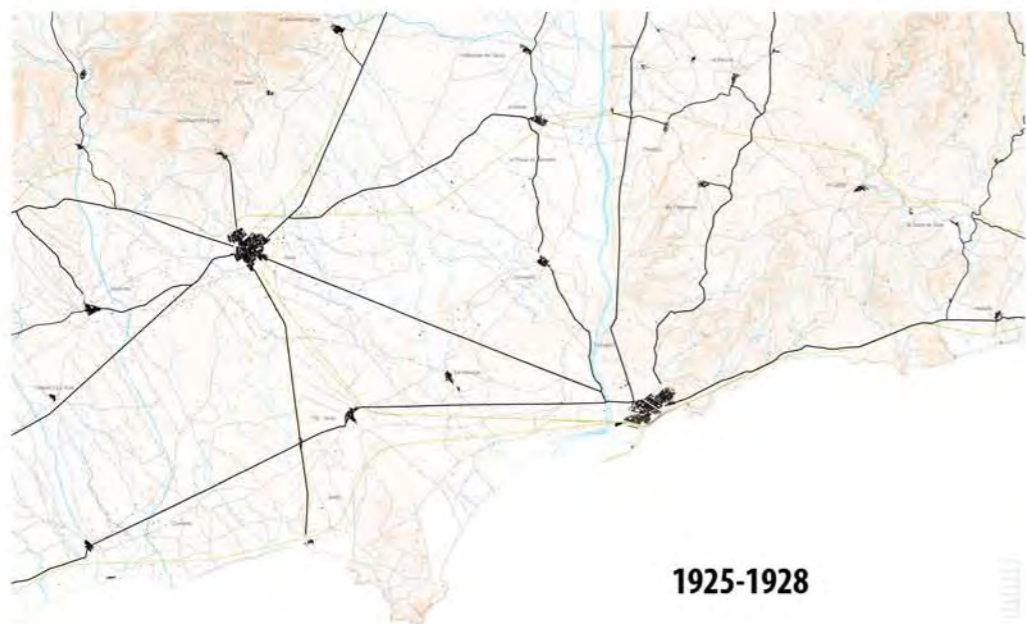
TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.



JORGE MONTEJANO
 JUNIO 2009

MAPA
MF-8



Notas: Planos elaborados a partir de la serie Mapas de España 1:50.000, realizados por el Instituto Geográfico Nacional y el Ejército de España. Para las áreas de: Cornudella, base 1927; para Valls, 1928; para Reus, 1926; para Tarragona, 1925.

- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS PRINCIPALES HASTA 1928
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
- FF.CC.
- NÚCLEOS URBANOS CONSOLIDADOS
- EDIFICACIÓN AISLADA
- RÍOS Y RIERAS PRINCIPALES
- EDIFICADO HASTA PERIODO ANTERIOR
- CURVAS DE NIVEL

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.

**APROXIMACIÓN MORFOGENÉTICA:
CRECIMIENTO 1925-2008**

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

JORGE MONTEJANO
JUNIO 2009

MAPA

MF-9

mentar el tráfico de mercancías, mediante la edificación de contenedores, la construcción de una zona de actividades logísticas en tierra ganada al mar y la extensión de las vías del ferrocarril a los distintos pantalanés.

2) El Aeropuerto de Reus aumentó su volumen y tipos de vuelos, incluyendo líneas de bajo coste que servirían para atraer tanto a empresarios como a turistas a la costa Dorada. El aeropuerto se encuentra vinculado a un nudo viario que conecta con Reus, Tarragona, Salou, la Autopista del Mediterráneo (AP-7) y los polígonos industriales de Constantí, Riu Clar y la Pobla de Mafumet.

3) Se completó en esta etapa una vialidad que sería definitivamente una que permitiría el crecimiento futuro del ACCT: la Autovía del Mediterráneo (A-7). Su paso por la zona central del Camp no sólo dio mayor accesibilidad a los enclaves turísticos de Salou y Cambrils, sino que permitió la “contención” de suelo rural entre dos vialidades para su futuro desarrollo (relleno). A su paso fue generando diversos nudos e intersecciones como con la T-11 (Carretera Reus-Tarragona), con la TV-3145 (en la Canonja), intersecciones pensadas para generar nuevas centralidades. Curiosamente, la A-7 se intersectó con la Carretera Reus Tarragona justamente donde más de 10 años atrás se había localizado una gran superficie comercial (PRYCA).

Otra función desempeñada por esta infraestructura, diseñada en teoría como una infraestructura “de paso”, fue la de hacer de “rondas” o anillos periféricos, marcando un nuevo “límite” para el futuro crecimiento por ensanche, como en el caso de Vila-Seca. Además, el trazado, “siempre buscando un par vial”, permitió la generación de mayor suelo industrial mediante la inclusión de una retícula entre ambas vialidades e integró los distintos sistemas en uno más complejo:

“De fet, les noves infraestructures de comunicacions han intensificat les relacions fins a arribar a configurar un territori que, en molts aspectes, funciona de manera integrada.” (Piñol 2007).

Claramente el papel principal de estas infraestructuras es el resolver el problema de la movilidad de largo recorrido y el evitar o “librar” los cascos urbanos¹⁹¹. Pero parece que en el caso del ACCT, el trazado pre-

191 Para David Mangin (2004), esta generación de infraestructuras viales mayores sobre el territorio, buscando siempre la formación de redes, supone un salto de escala en la forma de proyectar el crecimiento urbano, pasando de la manzana al “sector”. Esta tendencia, para el caso europeo, la ubica históricamente a partir del *Reporte Buchanan*, hacia 1963 (Ver pp. 358).

tendió responder a necesidades particulares de cada municipio por el que pasaba. Si observamos el trazado de esta autovía desde una escala territorial, se podría visualizar claramente como un intento deliberado de fragmentación de “enormes solares” diferenciados por usos predominantes (residencial, comercial, logístico) y que efectivamente estaría atendiendo a las tendencias de una especialización territorial y a un urbanismo de redes de mayor escala. Habrá que recordar que, por ejemplo, para el caso del planeamiento de Tarragona de 1984 (que ya preveía el trazo actual de la A-7), la crítica realizada en su revisión del año 2000 fue el agotamiento del suelo urbanizable debido a que en ese entonces se pretendía limitar el crecimiento de los núcleos residenciales (Societat Catalana d’Ordenació del Territori 2007).

Otra vialidad edificada en este período —que actuó como agente urbanizador de primera jerarquía— fue el semi-cinturón que rodea a Reus en su parte Sur, conformada por la T-11 (Carretera d’Alcolea del Pinar) y la C-14 en dirección de Montblanc. La T-11 permitiría la consolidación de la zona industrial más grande de Reus (Agro-Reus, Pol. Ind. Mas de las Ánimes, Pol. Ind. Mas Batle) confiriéndole un límite preciso para su expansión, mientras que la C-14 permitiría la ordenación de suelo dedicado a creación de un parque tecnológico.

En suma, la intrincada red de caminos rurales elevada en jerarquía y convertidas muchas de ellas en carreteras secundarias como sistema de movilidad interior, en conjunto con la aparición de redes carreteras primarias, configuró un territorio que —en palabras del Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona (2010)— *favorece la localización de la actividad económica y la accesibilidad exterior a otras regiones, pero que al mismo tiempo, presenta déficits de accesibilidad interna, problemas de congestión y consumo de suelo excesivo para determinados trazados* (3.32).

4) En lo que respecta al Ferrocarril, durante este período se verifica el trazado del tren de Alta Velocidad en dirección Barcelona, pasando por el Camp de Tarragona a la altura de Perafort, el cual ha generado diversas críticas por su lejanía con cualquiera de los dos núcleos urbanos más importantes. A pesar de contar con líneas de autobús directas Reus, Tarragona, Salou y Vila-Seca, el trazado del AVE supuso un retroceso en la movilidad por tren que se efectuaba entre poblaciones del interior, cediendo un tramo de su vía en favor del AVE. El trazado marca un nuevo límite dentro del Camp de Tarragona, marginando a los poblados de montaña de la

concentración de infraestructura en la zona central y costera y la ausencia de líneas de montaña, obliga a los habitantes de las urbanizaciones más alejadas a recurrir al automóvil como medio de transporte preferencial.

Se aprecia también un aumento de las vías del ferrocarril para la movilización de mercancías dentro del Puerto. A pesar de ello, sigue existiendo un problema grave debido a la baja participación de este medio en la movilidad de mercancías, no alcanzando el 4% del total movilizadas. El 96% restante se realiza mediante la red carretera, debido en parte a que es un medio más rápido y adaptable a las cambiantes y flexibles condiciones de la demanda, generando nuevos derroteros; también, debido a la necesidad de transporte de menor cantidad de mercancías pero de mayor valor añadido. Uno de los problemas con respecto a la ampliación de esta red ferroviaria en el puerto y de la cual ahondaremos más adelante fue la finalización del tramo que finaliza en la ZAL (Zona de Actividad Logística), marcando la dirección final en dirección del polígono de Entrevías (ya ocupado) y comportando ello un error de planeamiento a largo plazo.

A la construcción de nuevas y la ampliación de las preexistentes vías de comunicación se les reconoce como los mayores agentes de dispersión urbana, en tanto que posibilitan una mayor movilidad. Actúan como causa y efecto de la dispersión urbana, además de ser grandes consumidoras de suelo (Plan Territorial parcial del Camp de Tarragona 2007, 3.44).

La industria y la logística

A diferencia del período anterior, el polígono Sur (Entrevías) al igual que el polígono del Francolí, no muestran grandes transformaciones en cuanto a su estructura física. Si observamos los mapas MR-2, MR-3 y MF-6 y MF-7, se puede apreciar que prácticamente está cubierta la totalidad de hectáreas disponibles del suelo, aún cuando no se observen edificaciones en determinadas zonas. Esto puede ser debido a que la fuente original consultada (Pla Director De Les Activitats Industrials I Turístiques Del Camp De Tarragona) muestra las áreas ocupadas con base en planes futuros. Aún así, en la comparación de la serie de mapas morfogenéticos (MF-6 y MF-7) se aprecia que no hubo grandes acciones de ocupación del suelo. Lo que en realidad sucedió en este período (y que constituye el material base para el siguiente capítulo) es la transformación de los usos del

suelo, sobre todo en el polígono no especializado del Francolí. Adelantando: las transformaciones físicas en determinados polígonos industriales ya no pasarían necesariamente por su ampliación o relleno, sino que pasarían sobre todo por la sustitución de naves por otras nuevas cuyos usos permitirían el asentamiento de empresas ligadas más al sector terciario que al secundario.

En tanto, las mayores transformaciones físicas son las que acontecieron en el puerto de Tarragona, con la ampliación de sus espacios de almacenamiento de material peligroso y la aparición de su Zona de Actividad Logística. Parece ser que este giro en el uso predominante del suelo industrial obedeció a un reconocimiento del planeamiento sobre su posición estratégica como nodo de distribución a nivel regional. Así, emerge una ampliación adyacente al Pol. Ind. de Riu Clar, donde el uso predominante de las naves edificadas es el de la logística, aún cuando se observan piezas de uso industrial y piezas terciarias dentro del polígono (restaurantes, bares).

También en este período se completa el relleno de Mafumet, con el asentamiento de empresas altamente relacionadas con la refinación del petróleo y sus derivados y emergen nuevas piezas industriales en poblaciones del interior, adosadas al tejido ya consolidado y, en algunos casos, como en Riudorms, como zonas de actividad industrial. En casos como Els Pallaresos, las empresas asentadas fueron de muy poco valor añadido del mismo modo que los servicios locales (talleres mecánicos, fábrica de camisetas, etc.). Al sur de Perafort se proyectó el polígono "Zona Industrial Gran Industria", paralelo a Mafumet, que apenas comienza a ser ocupado por empresas relacionadas con el reciclaje industrial.

Como ya hemos mencionado, se consolidan las áreas industriales de Reus, posibilitadas por el paso de un anillo radial. Los polígonos de Reus se encuentran adosados al tejido urbano o inmersos dentro de los ensanches. Lo más significativo es la inclusión de empresas de muy diversa índole dentro de polígonos que originalmente tenían una vocación definida (como el de Agro-Reus) y de una gran cartera de empresas de servicios a la industria y al consumo (como la inclusión de multicinemas en las inmediaciones del polígono industrial NIRSA). Se consolida en este período el Polígono Industrial de la calle Pintor Fuster como uno donde se asentarían empresas dedicadas al surtido de bienes para la hostelería y la restauración, mediante la fórmula Cash & Carry.



Tres hechos relevantes distinguen esta etapa de las anteriores: 1) la voluntad de destinar mayor suelo a las actividades logísticas; 2) la proyección de parques científicos y tecnológicos y 3) la aparición de nuevo suelo industrial en localidades costeras.



1. CIMALSA



2. PRIMER INDUSTRIA LOGÍSTICA EN EL CIM DEL CAMP



1) *Mayor suelo para actividades logísticas.* El primer caso está representado por la ampliación de Riu Clar y por la proyección del CIMALSA, localizado sobre la carretera Reus-Tarragona y sobre el cual se han ya comenzado a localizar grandes cadenas de distribución como Fragadis. El CIM (o Centro Integral de Mercancías) nace por la necesidad de contar con un espacio especializado y multi-conectado que permitiera a las empresas dirigir sus mercancías con rapidez a cualquier mercado, principalmente paquetería, servicios logísticos y transportes dentro de la región de Tarragona. La situación corresponde a la accesibilidad inmediata por autopista y a la equidistancia entre Reus, Tarragona, el Puerto y el Aeropuerto. La generación de un área especializada que no solo permita el almacenaje, sino la distribución (de alta rotación) de productos no generaría mayor dispersión urbana por sí sola. Pero seguramente muchas de las empresas logísticas que actualmente se localizan sobre los ejes carreteros querrán gozar de los beneficios que comporta un área especializada, dejando vía libre para la futura transformación de las instalaciones abandonadas, muy probablemente en favor del terciario. Además, el CIM del Camp de Tarragona tendrá un impacto mucho mayor, pues el proyecto no sólo abarca un gran centro logístico, sino que está diseñado para albergar, en una segunda fase, un gran centro de actividades terciarias complementarias, de aproximadamente 90,000m², que incluirá servicios de hostelería, restauración, oficinas¹⁹² y comercio. La aparición de una nueva centralidad logística y comercial, que por sus dimensiones se “conurbará” con el ya existente complejo comercial localizado a un costado del antiguo PRYCA (en la intersección entre la AP-7 y la Carretera Reus-Tarragona) generará una movilidad adicional (cerca de 7,400 vehículos adicionales diarios) a una zona ya de por sí conflictiva¹⁹³. Este nuevo nodo¹⁹⁴ —claro ejemplo del doble proceso que ocurre en el territorio de la urbanidad extendida: la dispersión y la concentración—, al agrupar gran parte de las actividades

192 Uno de los grandes ausentes en la transformación del suelo rural en urbanidad extendida ha sido el espacio para oficinas. Las razones de ello no son muy claras, pero es evidente que brilla por su ausencia. Más adelante se intentará develar el porqué de su omisión.

193 Diario de Tarragona, 29 de Febrero del 2008, pp. 2.

194 Este artefacto podría considerarse como un contenedor de actividades en tanto que representa una nueva forma de movilidad, producción y consumo inserto dentro de la dinámica de la pérdida de atracción de las ciudades centrales.

logísticas y comerciales del Camp de Tarragona, se erigirá como un nuevo “centroide” que redefinirá la movilidad de toda el territorio en cuestión, tendente a la consolidación de una ciudad - territorio.

2) *Parques científicos y tecnológicos.* El segundo caso lo hemos incluido dentro de este apartado “La industria y la logística” debido a que a ella debe su razón de ser. El primer “cluster” o parque tecnológico en proyecto y en vías de consolidarse en este período es el de Tarragona, localizado en Sant Pere y dedicado en su mayoría al sector de la química, promovido desde a la implantación hacia 1995 de la Universidad Rovira i Virgili (ETSE). Como parque tecnológico, que por definición aceptaría la presencia de empresas relacionadas con la investigación predominante en el cluster, aún no cumple con este criterio y se espera que en 80,000 m² puedan hacerlo en los próximos años. La formación de estos racimos no se dio de manera inmediata; ha existido un proceso histórico de agrupamiento de equipamientos educativos desde los años setentas que ha dado pautas a los planeadores a refinar la vocación del suelo.

La segunda clara promoción a futuro se observa en Reus, al costado del Campus de Bellissens (facultades de Arquitectura, Medicina y Económicas) y con un proyecto denominado “Tecnoparc de Reus”, que pretende ocupar 135 ha para su campus universitario y 165 ha para su entorno empresarial¹⁹⁵. Al momento se observan ya los trabajos del trazado viario y la instalación de las primeras empresas de servicios comerciales e industriales en el sector de la Roureda (Decathlon, Aldi, Bricolage Tapi, Ardy, Volvo Camiones, alquiler de automóviles, etc.). Aún cuando no se aprecia todavía ninguna empresa del sector tecnológico (prometida en la página de la entidad organizadora)¹⁹⁶, es clara la tendencia a generar nuevo suelo industrial, terciario y empresarial agrupado en una sola promoción, buscando seguramente evitar los fracasos de las promociones que carecían de servicios complementarios a la industria y a la empresa. La disposición en que se ordenan las nuevas piezas es una tendente a la fragmentación y aislamiento dentro del solar, formando una secuencia urbana rota y donde la relación entre la edificación y la calle se da por medio de un estacionamiento. A pesar de ser una promoción ligada a la ciudad a manera de ensanche, conserva las características de cualquier polígono industrial pe-

195 http://www.reus.cat/la_ciutat/LC_elTecnoparc/?lang=es, visitada el 19/01/10

196 <http://www.tecnoparc.com/index.php?&idioma=2> visitada el 19/01/10



3, 4. TECNOPARC DE REUS

riférico de los años ochenta, con la única diferencia en una mayor variedad en los usos y la ausencia de empresas altamente contaminantes.



Una tercer promoción de interés, plasmada como plan parcial en 1996 y completada su ejecución en 1999, es el autodenominado “Parque Tecnológico y de servicios de l’Alba”, adyacente al casco urbano de Vila-Seca en dirección a la AP-7 y desarrollado a partir del “ancla” industrial originaria de los años setenta. El conjunto, dividido en tres etapas (las dos primeras fases han sido ocupadas ya en un 90%¹⁹⁷), a pesar de promocionarse como un espacio destinado a albergar empresas I + D, a la fecha sólo ha sido ocupado por empresas dedicadas en su mayoría al sector terciario. Como elemento relevante destaca la confirmación de la transformación en el uso del suelo, plasmados en los planes parciales y en sucesivas modificaciones (la última del 2006), que pasa a convertirse de un espacio mono-funcional a uno pluri-funcional, significando ello una menor rigidez en el planeamiento— y una voluntad de flexibilidad y mezcla de usos, es decir, una tendencia a un planeamiento de proceso— y asegurándose el éxito de las promociones mediante normas de usos de suelo relativamente laxas (se permite dentro del polígono la instalación de empresas de obtención y transformación; almacenes destinados a la conservación, almacenaje y distribución de productos de exclusivo suministro a detallistas, mayoristas, instaladores, fabricantes o distribuidores; los usos de bar-restaurant, comercio, oficina, almacén, actividades de servicio, sanitario asistencial, deportivo, administrativo, de abasto y de estacionamiento)¹⁹⁸. Así, los nuevos polígonos se erigen como espacios que admiten tantos usos como una mini-ciudad se permitiría, olvidando en estricto sentido la razón de ser de un polígono (la agrupación, búsqueda de sinergias y una mayor productividad) en favor de un mayor éxito inmobiliario. El polígono, al ser ocupado mayoritariamente por empresas de servicios, ha requerido una modificación para la cual se hace hincapié en dos normas específicas: una que permite el multiuso de una misma parcela para empresas “en hilera” (naves industriales en hilera) y otra, que obliga a las empresas a acondicionar dentro de la parcela un espacio para aparcamiento (una plaza por cada 100 m² de edificación¹⁹⁹). Evidentemente, esto no sería necesario de no albergar mayoritariamente espacios donde existe una interacción cliente-empresario (tiendas). Así, el Parque Tecnológico de L’Alba

197 Según el Diario de Tarragona, 29 de Febrero del 2008, pp. 7

198 Modificación Puntual del Plan Parcial PP VI-4 (Polígono Alba), Vila-Seca, enero del 2006.

199 Ídem. pp. 3

constituye la imagen (espíritu) de la época (*zeitgeist*) respecto a la oferta de suelo industrial local como respuesta a una mayor competitividad intermunicipal.

Finalmente, con la creación en 2002 de la Escuela Universitaria de Turismo y Ocio en un nuevo ensanche al Sur de Vila-Seca, dirigida por la Universidad Rovira i Virgili en convenio con Port Aventura, se pretende desarrollar un parque científico y tecnológico del sector turismo de la Costa Dorada. El parque está previsto que se sitúe al costado de la Escuela y que ocupe un área aproximada de 1 ha. Resalta este proyecto no por sus dimensiones, sino porque es evidente ahora que las actividades predominantes en un territorio altamente especializado tienden a inducir e influenciar en el modo de crecimiento, configurando nuevos ejes o polaridades que no existirían de no haberse transformado las actividades económicas. En cierta medida, el surgimiento de un cluster especializado en Ocio y Turismo recuerda a la formación de los clusters Químicos, con una diferencia substancial tanto en dimensiones como en impacto sobre el paisaje.

3) *Suelo industrial en la costa.* Es otro fenómeno característico de este último decenio y casi no reconocido en los estudios territoriales del Camp de Tarragona. La emergencia y consolidación de suelo industrial cercano a la primera línea de mar y sobre los ejes paralelos a la costa no surgen como espacios de “actividad complementaria” de polos turísticos, sino que se han asentado allí para alimentar la demanda de la propia actividad turística en materia principalmente de edificación y servicios al turismo. Muchos de estos mini polígonos industriales en realidad pueden obedecer a la necesidad espacial de determinadas empresas locales que, al verse rebasadas por el crecimiento de núcleos costeros, han buscado la localización periférica para la realización de sus actividades.

Ejemplo de ello es la emergencia del Polígono Industrial “Roques Planes”, en el municipio de Torredembarra y adosado a la N-340, donde la mayoría de las empresas instaladas, a excepción de la sede de la cadena alemana de droguerías “Shlecker”, tienen un carácter de servicio local (alimentación y almacenaje, construcción y venta de material para la construcción, venta de equipamiento náutico, bricolaje, talleres mecánicos, venta de pienso, concesionarias de automóviles, venta y exposición mobiliario, etc.). Los polígonos industriales de la costa cumplen la función de una demanda muy específica y, aún cuando existan algunos espacios

productivos, la mayoría de ellos prestan servicios de distribución de productos manufacturados en otra parte.

En el otro extremo de la costa, en Cambrils, se consolidó el Polígono Industrial "Bailanes", cuyas empresas principales se dedican a la fabricación, exposición y venta de mobiliario, venta y reparación de electrodomésticos, ferreterías, materiales para la construcción y acabados, servicios de ebanistería, etc. En palabras de Jesús Coll²⁰⁰, el polígono de Bailanes está allí para prestar servicios a Cambrils.

Ambos polígonos están estratégicamente localizados sobre carreteras perpendiculares al mar y en dirección a la principal arteria distribuidora: la AP-7. Una interpretación de su localización sería que ante la ausencia de un tejido comercial consolidado y especializado dentro de sus cascos urbanos, al aumentar la actividad turística y con ello la construcción, emergió la necesidad de contar con espacios para prestar los servicios más básicos e inmediatos de esta actividad: cristalerías, madererías / carpinterías, etc. En ambos casos se observa claramente una vocación local y no parecen ser espacios que pretendan atraer más viajes que los indispensables. No cuentan con zonas de comercios complementarios ni de mayor valor añadido (moda, restauración, ocio). Ambos polígonos crecieron a partir de la implantación de empresas pioneras sobre las arterias perpendiculares al mar. Con el paso del tiempo y el aumento de empresas instaladas, los ayuntamientos toman la decisión de reconocerlas como espacios "naturales" para el desarrollo de esas actividades.

Turismo, Ocio y Comercio

Ya en el período pasado se había refinado la oferta mediante la ampliación de los servicios al consumidor, con la aparición del parque acuático y el proyecto de Port Aventura. La puesta en marcha de uno de los parques temáticos más grandes de Europa en 1995 —y que culminará su expansión hasta el año 2022— comportó efectos inmediatos en la transformación del espacio y de las actividades que allí se desarrollaban. Por un lado, se verificó la construcción de vías de accesibilidad al complejo, tanto internas como externas. Ya que los terrenos de Port Aventura están segmentados por la Autovía Tarragona-Salou, fue necesario conectar

los distintos polígonos mediante una vialidad puente, marcando un hito importante en términos de la interacción entre la propiedad privada y la propiedad pública. Aparece entonces una nueva modalidad de jerarquías viarias: una red pública y principal destinada a dar servicio a una intrincada red privada secundaria capaz de conectar los dispersos elementos del parque edificado en un área de 833 ha.

Como mencionábamos en el apartado anterior, el complejo de Port Aventura ha ido evolucionando y ha aumentado su oferta lúdica a mayores sectores de la población. Prácticamente se puede vivir dentro del complejo sin tener que salir de él. Cuenta con hoteles, equipamientos deportivos, comercios, campos de golf, spa, áreas de recreo y restauración, diseñado ex profeso para generar un ambiente que propicie un mayor consumo. Incluso, se prevé la construcción de un centro de convenciones en años venideros.

El impacto sobre el territorio que supone su localización no proviene solamente de la presencia del propio parque temático, sino porque el tamaño de la operación requiere de innumerables proveedores de servicios para su funcionamiento y porque genera una ola inmobiliaria en su entorno. Paradójicamente, el propio parque temático no parece tener — por ahora — un impacto altamente negativo con respecto al paisaje (que no con respecto al medio ambiente), pues este ha sido remetido al centro del polígono dejando vastas áreas naturales en su contorno. La mayor parte del circuito que lo rodea, a excepción de la zona de acceso y de las viviendas dispersas dentro del campo de golf, no presenta prácticamente rastros de edificación. El tratamiento que se le ha dado a la vialidad perimetral es una que llama la atención por mezclar elementos propios de una de mediana velocidad (carretera) con elementos propios de una vialidad urbana, como lo son las aceras (paseo peatonal), la iluminación y el tratamiento vegetal. Ciertamente no se puede afirmar que se esté cruzando por el campo, pero tampoco se puede apreciar una sensación de estar cruzando una urbanización. Así, el tratamiento de un espacio exurbano de estas dimensiones parece aludir a una fórmula de integración de la naturaleza con la imagen que el visitante espera encontrar en una zona turística. Sin embargo, cuando el plan del Centro Recreativo y Turístico (C.R.T) esté completado, el fenómeno de la dispersión en el sentido de un alto consumo del suelo y una transformación radical del paisaje se mostrará con mayor contundencia. La pregunta que surge a este tipo de acciones privadas y promoción pública sería ¿Qué sucederá cuando se necesite de



5. PLAN MAESTRO PARA AMPLIACIÓN DE PORT AVENTURA, 2003

200 Urbanista en jefe del ayuntamiento de Cambrils

mayor suelo urbano para la extensión de las ciudades cuando, para una acción privada, se destinan más de 800ha? Parece ilógico pensar que un espacio destinado solamente al ocio y al consumo haga uso de más suelo que el de toda una ciudad (mayor que Salou, que Vila-Seca y, probablemente, más grande que el núcleo de la ciudad de Tarragona).

Pero el impacto sobre el territorio viene dado principalmente por el efecto multiplicador que se genera, con la construcción de nuevas promociones de vivienda de alquiler, de hoteles, restaurantes, bares y discotecas²⁰¹. Ello se ejemplificó con la ampliación de la oferta turística tradicional en Salou, rellenando los bordes exteriores (en dirección Norte) donde la mayoría de las edificaciones están diseñadas para ampliar la oferta de ocio. Además de este ensanche, dentro del C.R.T está prevista una urbanización, colindante a éste último ensanche de Salou, de aproximadamente el tamaño del de toda la zona costera. El trazado y las manzanas de la extensión proyectada dentro del Centro Recreativo y Turístico se acerca más al tipo de trazado que se encuentra en los polígonos industriales que en los ensanches residenciales, con solares lo suficientemente amplios para el desarrollo de nuevos hoteles y equipamientos turísticos.

Otro efecto que ha tenido el parque temático ha sido la proliferación de vivienda. El crecimiento residencial entre 1987 y 2005 fue de 152,319 unidades, período que registró un aumento demográfico de 158,888 personas, significando ello que por cada aumento de habitante se incrementó una nueva vivienda. De esta vivienda, al menos la mitad se consideraba como segundas residencias, generando ello disfunciones, una sobreoferta y un sobre-coste para las administraciones locales que han de procurar todos los servicios a estos nuevos conjuntos, como el abasto de agua que, aún cuando por el momento está cubierto, pudiera traer en el futuro problemas debido a un aumento excesivo en el consumo (Plan Territorial parcial del Camp de Tarragona 2007).

La consolidación de la oferta de ocio y turismo fue generalizada en esta época, y Salou no fue el único municipio que presentó crecimiento edilicio. Cambrils volvería a aumentar su tamaño una vez más, básicamente mediante la construcción de aparthoteles, hoteles, residencia secundaria y espacios destinados al camping. De hecho, fue el municipio costero



201 Parece ser que la apuesta que se hizo al edificar tanto en tan poco tiempo fue la de romper con la "estacionalidad" de la actividad turística y pretender que se ampliara la oferta lúdica y vacacional más allá de los meses de estío tradicionales (La Vanguardia, 4 de Mayo de 1999, Vivir en Tarragona, pp.4).

que más creció. Si en el período anterior todavía hablábamos que en la primera línea de mar en Vilafortuny aún existían espacios sin rellenar, durante este último decenio se completaría la secuencia edificada sobre la playa. La explicación lógica a este crecimiento sería que en ausencia de un proyecto tan potente como el desarrollado por Vila-Seca / Salou, Cambrils debería de aumentar su parque turístico en contrapartida a la ausencia de un polo tan potente.

En este período se dio un auge de los clubes de Golf, como receta sin parangón para la atracción de visitantes. Anteriormente, el primero en desarrollarse fue el "Club de Golf de la Costa Dorada", en Tarragona (colindando con El Catllar), hacia 1981-1985. Como respuesta, Reus desarrollaría su propio campo hacia 1991 (el "Club de Golf Reus Aiguesverds") y posteriormente, se plasmaría en el planeamiento el "Club de Golf de Port Aventura" (Salou / Vila-Seca) como complemento a su oferta. En el ínterin, Cambrils había edificado su pequeño "Golf Par 3", el cual fue cerrado hacia 2006 para dar paso a las obras que configurarían en esas tierras un nuevo nodo comercial.

La diseminación de clubes de golf forma parte de la cartera de servicios que son característicos de un territorio metropolitano: la ocupación de grandes extensiones de suelo rural para la realización de una actividad relacionada al mundo de los negocios, más que al mundo deportivo. Este tipo de piezas, mayoritariamente localizadas en espacios exurbanos debido a su elevada necesidad espacial, generalmente vienen acompañadas de una promoción de residencias de alto nivel (AAA), con características tales como la muy baja densidad (6-7 viviendas/ha en el caso de Tarragona y de 11 viviendas/ha en Aiguasverds, Reus)²⁰², una "exclusividad" dada por la ausencia de transporte público (limitada accesibilidad al recinto) y un alto consumo del suelo en infraestructuras viarias para garantizar la movilidad al interior de las urbanizaciones. En lugar de optar por un modelo de desarrollo tipo "Radburn", donde los espacios verdes quedarían encerrados en una cinta urbana, estos clubes de golf han adosado en una segunda etapa su equipamiento de vivienda, a manera de urbanización tradicional. Así, los espacios de ocio complementarios al turismo no se han desarrollado solamente en una primera línea de mar, sino que han encontrado en las vastas áreas rurales abandonadas sitio para su desarrollo.

202 Ver respectivos planes vigentes.

Las nuevas formas de consumo no sólo estuvieron asociadas a la consolidación de la ciudad turística, sino también a la transformación de las ciudades en la era postindustrial (cascos urbanos carentes de actividad productiva). Aún cuando en el siguiente apartado ahondemos en el tema, es necesario señalar aquí que efectivamente se produce en este período una transformación en la base productiva dentro y fuera de los cascos urbanos, la cual indujo la emergencia de una multiplicidad de actividades terciarias de pequeño, mediano y alto impacto.

Para el caso de la ciudad turística, se observó la aparición de innumerables locales de restauración, sobre todo a lo largo de la costa; la consolidación de nuevas calles comerciales (mayoritariamente con asentamiento de boutiques), muchas de ellas perpendiculares al mar y ordenadas a manera de "ramblas" y la proliferación de centros nocturnos (bares y discotecas) concentrados principalmente en la costa de Salou. Este crecimiento de la actividad comercial no se vio reflejado en el crecimiento de la ciudad debido a que en su mayoría adoptó el sistema de localización de locales a pie de calle dentro de edificios ya construidos; pero en cambio, otorgó a cada uno de los núcleos costeros una distinción derivada de su especialización en la oferta comercial. Así, se pueden contabilizar un mayor número de bares y discotecas en Salou, mientras que en Cambrils, se puede observar un mayor número de establecimientos relacionados con la restauración y con la alta cocina.

Pero mientras que la actividad comercial se iba fortaleciendo e incrementando en los nuevos núcleos costeros, en los cascos urbanos principales se iba transformando y, en determinados sectores, ralentizando. La aparición de grandes superficies de consumo sobre las antiguas carreteras, especialmente la aparición de un mega centro comercial, el Polígono Comercial Les Gavarres, comportó una merma substancial para los ya asentados dentro de Reus y Tarragona. Este gran contenedor de actividades se asentaría sobre la carretera Reus-Tarragona, a un costado del antiguo PRYCA, para el que ya se habían generado «loops» de accesibilidad y que, debido a su potencia, determinaría el futuro trazado de la A-7. Fue estratégicamente localizado, equidistante con respecto a Reus, Vila-Seca, Tarragona y Constantí, y multi accesible mediante la creciente red carretera. Hasta antes de la aparición de esta pieza, el escaso uso que presentaba la vialidad era meramente industrial, pero posteriormente a la aparición de PRYCA (Carrefour), la otrora carretera se iría paulatinamente convirtiendo en un corredor comercial discontinuo, claramente identificable como uno

de los patrones denunciados en la academia como agentes metropolizantes. Su construcción induciría posteriores sinergias y nuevas piezas que buscarían obtener ventajas de proximidad, conformándose como el primer cluster comercial de la región. Su envergadura y diversidad no dejaría lugar a dudas sobre su capacidad de atraer compradores desde todos los rincones del ACCT²⁰³, impidiendo (al menos hasta el cierre de esta investigación) la formación de otro cluster tan potente y poniendo en duda las lógicas de localización que operan a lo largo del eje comercial.

Aún cuando en diversos medios locales se advirtió de los riesgos que implicaba su puesta en marcha²⁰⁴, Les Gavarres se inauguraría en Diciembre de 1997 como el "modelo comercial por el que ha apostado fuertemente Tarragona con el objetivo de atraer a las poblaciones vecinas" (La Vanguardia, 30 de Mayo de 1999). En medio de la histórica rivalidad entre Reus y Tarragona y de la polémica generada entre sus respectivos alcaldes y concejales concerniente a la conveniencia o no de una entidad metropolitana (un cuarto nivel de gobierno) que coordinara sectorialmente el territorio²⁰⁵, el modelo de concentración de actividades en torno a un nudo viario pasaría "factura" en recientes años a los comerciantes de ambos cascos urbanos, registrándose una pérdida de la capacidad de atracción de Reus como ciudad comercial, pero también registrándose una pérdida de la capacidad del casco urbano Tarragona en favor del nuevo contenedor²⁰⁶. Esta potente polaridad no solo ha transformado las actividades a lo largo de toda una vialidad, sino que ha generado nuevos patrones de movilidad y ha comportado una pérdida de competitividad no sólo para Reus, sino para la propia Tarragona. Paradójicamente, la promoción que buscaba una mayor atracción de las poblaciones vecinas ha impactado negativamente en el tejido comercial del casco urbano, presentándose recientemente la polémica suscitada por que la propia Tarragona pretende acoger el evento de la Capital de la Cultura Europea en el 2016 cuando en la actualidad no cuenta siquiera con un equipamiento para la proyección de cine en el interior de su casco antiguo²⁰⁷ (el equipamiento más grande y adecuado

203 Se calculó que su área de influencia sería de 60Km a la redonda (La Vanguardia 17 de Noviembre de 1997, Vivir en Tarragona, pp. 1).

204 Las dos Cámaras de Comercio (Tarragona y Reus) externaban su descontento mediante el cuestionamiento de la legalidad del proyecto con el lema "Ésta no es América", en referencia al modelo norteamericano de desarrollo de centros comerciales (La Vanguardia, 4 de Noviembre de 1999).

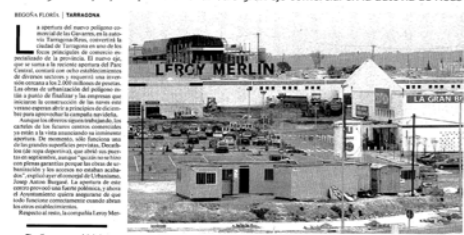
205 Interesante es la discusión al respecto ventilada en la prensa escrita (La Vanguardia, 30 de Mayo de 1999).

206 Encuestados revelaron que la oferta de Reus atraía al 66% de los residentes en Tarragona, mientras que la oferta de Tarragona atraía en 71% a los residentes de Reus hacia 1999. Recientemente, la cifra en favor de Tarragona ha aumentado notablemente. (La Vanguardia, 30 de Mayo de 1999, Vivir en Tarragona pp. 4).

207 El País, 21 de Enero del 2010, Quadern, pp. 3

La ciudad del comercio

Tarragona se prepara para estrenar otro gran eje comercial en la autovía de Reus



6. APERTURA DE LES GAVARRES, LA VANGUARDIA, 1997

La clave, las infraestructuras

El Camp basa su futuro en la materialización de las nuevas N-340 y N-240, el aeropuerto y el AVE



7. TERCIALIZACIÓN DE LA AUTOVÍA TARRAGONA-REUS, LA VANGUARDIA, 1999

se encuentra dentro de un gran contenedor comercial exurbano).

La aventura de la transformación del uso de una carretera en una “calle comercial principal” comenzó con la edificación del primer centro comercial dentro de Tarragona, hacia el año de 1995 y en medio de una gran polémica, porque el asentamiento se hizo presumiblemente sobre las ruinas de una basílica paleocristiana (argumento esgrimido por comerciantes de la zona al sentir amenazados sus intereses)²⁰⁸. Esta “punta de lanza”, en cálculos de sus promotores, atraería a más de 300,000 visitantes provenientes del Alt Camp, Baix Camp y del Penedés. Asistimos entonces a la formación de un corredor comercial, que partía de la periferia de una ciudad (Tarragona) y que culminaría en la periferia de otra (Reus), con la consolidación del polígono comercial de la Roureda como respuesta a la pérdida de atracción comercial en detrimento de Reus²⁰⁹.

A la amplia campaña comercial de acaparamiento del mercado que inició Tarragona, Reus, en pos de aumentar —o no perder— su cuota de mercado, inició la gestión hacia 1999 de nuevo suelo comercial. El antecedente proviene de 1996, cuando se había planteado la propuesta de la construcción de un centro comercial con hipermercado y galerías con capacidad para 70 establecimientos, frenada en 1997 debido a que, según el Pla Territorial Sectorial d'Equipaments Comercials de entonces, el Baix Camp era una de las 26 comarcas que estaba saturada de superficies comerciales de más de 2,500 m².²¹⁰

La solución hasta antes de la aprobación de La Roureda, fue la disseminación periférica de medianas superficies, a manera de un nuevo cinturón comercial discontinuo, como fue el caso de la construcción de un cluster comercial conformado por un par de hoteles y un hipermercado (Carrefour Reus) al Norte, la localización de unos multicinemas en los linderos del Polígono Industrial Nirsa en dirección Este, la construcción de concesionarios de automóviles en el Este y Oeste, el relleno de diversos locales comerciales dentro del Pol. Ind. Agro Reus en el Oeste o la aparición de un Caprabo y un Mercadona (supermercados) en dirección Sur.

La clara sobreoferta de espacios comerciales de gran superficie parece carecer de toda lógica y sentido si pensamos que existen 3 nodos comerciales (cuando se finalice la Roureda) con una capacidad de atracción mayor a los 300,000 habitantes, separados tan solo por 5Km (en su mayor tramo) entre ellos. Si la población conjunta del área de influencia local no supera los 300,000 habitantes, entonces estaríamos frente a un problema que rebasa la lógica de lo evidente. A lo largo de este eje comercial existen tres tiendas “Decathlón”, que ofrecen los mismos productos, pero localizados en clusters diferentes. Probablemente el Decathlón que más venda será aquel que esté situado dentro de un conjunto comercial que complete la demanda del comprador (otras boutiques de su preferencia o espacios para el ocio y el tiempo libre, por ejemplo). Entonces las otras dos locaciones perderán o estarán “subsidiadas” por el de mayor venta. ¿Porqué mantener 3 tiendas idénticas a lo largo de 8 Km cuando a todas ellas se accede mediante automóvil particular? Si se supone que el centro comercial atrae viajes desde 60Km a la redonda, ¿cuál es la lógica para su localización?

La misma pregunta se hace David Mangin (2004, 112) al respecto del caso francés:

“...Pero las razones de una localización pueden ser más complejas... Detrás de los aspectos comerciales más visibles para el público en general, el producto o servicio prestado no es necesariamente la actividad más rentable para muchos grupos. El «Business plan» puede, en realidad, basarse en los beneficios inmobiliarios, en el patrimonio [¿gestión?] de marcas o de licencias. Estos bienes inmateriales son el verdadero valor de un grupo y puede dar lugar a estrategias de desarrollo y de localizaciones inesperadas e incomprensibles a priori para el público. Se podría añadir que estos socios competidores están a menudo negociando diversos proyectos, (sic) tal decisión no siempre obedece a la lógica de un único caso en cuestión, sino que forma parte de negociaciones más globales, que ocurren en la intimidad de las conversaciones telefónicas o un campo de golf. Así, para obtener permiso para establecer un hipermercado en las afueras, se abrirán sucursales menos rentables para el comerciante, pero estratégicas para un funcionario local.”

208 La Vanguardia, 29 de Septiembre de 1995, pp. 36.

209 Este suceso recuerda los estudios de Corinna Morandi sobre Milán, que hemos mencionado aquí, sobre la lógica que adoptan determinadas cadenas comerciales de establecerse en los límites de un municipio pero con la intención también de servir a otros.

210 La Vanguardia, 9 de Noviembre de 1999.

2. TRANSFORMACIONES ESPACIALES EN EL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA (1977-2008)

Este siguiente apartado es, en esencia, la parte medular de nuestra investigación, ya que pretende verificar —mediante la comparación en la transformación del uso del suelo— la existencia de procesos territoriales tendentes a una integración regional funcional y a una terciarización del territorio.

Aun cuando será más breve que los apartados anteriores, el trabajo realizado sobre bases cartográficas de dos periodos de tiempo específicos representa el núcleo central desde donde verteremos nuestras observaciones.

2.1 Los agentes metropolizantes del territorio

En la parte I (2.2.1) describimos los elementos —que a nuestro juicio—, tienden a incrementar las dinámicas metropolitanas en un territorio determinado. De entre los 10 agentes que enlistamos²¹¹, probablemente el único elemento que parece no estar del todo presente en nuestra área de estudio ha sido la reconcentración de las empresas tecnológicas y de mayor valor añadido. Como se verá más adelante, la ausencia de nuevos espacios dedicados exclusivamente a la generación y oferta de servicios financieros especializados o a la producción de bienes de alto componente tecnológico, delatan la condición de *rol secundario* imperante en el ACCT bajo los parámetros que rigen a los sistemas jerárquicos nacional y mundial —jerarquías basadas en las capacidades de concentración económica, del conocimiento, de decisión e influencia sobre la economía, y no subordinadas, por ejemplo, a la calidad paisajística, a la bondad de su en-

211 Recordando: 1) un cambio de paradigma económico-tecnológico a nivel mundial; 2) la aceptación de la división internacional del trabajo; 3) un cambio en los patrones de asentamiento humano basados en la renta (expulsión del centro y generalización de vivienda fuera de la ciudad central) y su consecuente cambio en los patrones de crecimiento, pasando de una concentración en el núcleo metropolitano a una desconcentración en favor de los espacios suburbanos y exurbanos; 4) la generalización de edificación de baja densidad fuera del núcleo central; 5) una reorganización de las actividades productivas basadas principalmente en un proceso de descentralización de las actividades de menor valor añadido y una reconcentración de las empresas tecnológicas; 6) una descentralización del consumo y de actividades terciarias; 7) un significativo aumento de los flujos de personas y bienes entre territorios posibilitados por la emergencia de una potente red de movilidad; 8) la aparición de nuevas polarizaciones representadas por el asentamiento de aglomeraciones de piezas productivas o de consumo especializadas, con gran capacidad de atracción de flujos y actividades y su consecuente transformación del paisaje; 9) La «insularización» de los espacios naturales y finalmente, 10) un cambio de escala de las operaciones urbanísticas

torno natural o a la calidad ética de sus habitantes—. En otras palabras, denota un territorio donde sus principales ciudades cumplen con la función de actuar de intermediarios económicos entre la(s) gran(des) ciudad(es) y los espacios rurales.

El resultado de la presencia de estos agentes de inducción de cambios en las relaciones territoriales es perfectamente observable en tanto que el conjunto de asentamientos urbanos originales se ha transformado radicalmente. El origen del crecimiento del ACCT estuvo directamente vinculado con los cambios de paradigmas económicos internacionales y la aceptación de la división internacional del trabajo. El asentamiento de las empresas transnacionales y la azarosa situación de una potente red de movilidad de paso fueron la punta de lanza para el futuro crecimiento residencial suburbano, tanto en la modalidad de baja como de mediana densidad. A esta descentralización residencial le sobrevino una descentralización del consumo, en un principio para resolver la ausencia de equipamientos comerciales en los barrios suburbanos, pero en un segundo término, bajo los principios de una nueva manera de consumo: el masivo. Al mismo tiempo, el desarrollo del fenómeno de la ciudad turística —que probablemente mermó o desincentivó el surgimiento de un CBD (fenómeno generalizado durante los ochentas y noventas)— y la consecuente *litoralización* del territorio, produjeron una rápida transformación del suelo agrario en suelo terciario. Como ya hemos apuntado, el refinamiento de la demanda de servicios turísticos generó una oferta diferenciada a la tradicional, permitiendo la aparición de parques temáticos, clubes de golf, etc. La enorme demanda de suelo requerida, no solamente para el funcionamiento de estos equipamientos lúdicos, sino para el de los espacios logísticos o productivos, fundó un nuevo modo de actuar sobre el territorio: se proyectaría en una escala mayor, donde cada sector estaría comunicado con otro mediante autopistas en lugar de calles. El cambio de escala del proyecto acentuó la *discontinuidad* y la *fragmentación* espacial, generando un paisaje segmentado y de velocidades distintas de percepción a las posibles dentro de las ciudades. El aumento de movilidad y derroteros —precedido por la descentralización de la residencia y reforzado por la descentralización del consumo—, generó nuevos “mercados potenciales” sobre los nuevos derroteros, permitiendo la aparición de más espacios comerciales donde antes no los había, diseñados para atraer al cliente de paso frecuente. La fórmula adoptada (y que analizaremos con más detalle) por los espacios comerciales es el de la «insularización» de

su estructura, rodeada por un gran parking y anunciado kilómetros antes mediante vallas publicitarias que refuerzan su tele-presencia. Pero la «insularización» de estos grandes espacios comerciales carreteros ha producido otro fenómeno que encontramos en nuestro “decálogo” metropolitano: la «insularización» de los espacios abiertos²¹². El planeamiento, o la rectificación del rumbo mediante un planeamiento tardío, que ha justificado las nuevas centralidades en un inicio y condenado sus desequilibrios a la postre, parece que ha enmendado en múltiples ocasiones los excesos del pasado mediante la reserva de suelo natural y la protección de entornos específicos. Esta nueva relación gestada de permisividad - restricción en una escala metropolitana, da como resultado ciertas visuales donde los “lentos” y los “vacíos”, los “vanos” y los “macizos”, adquieren una condición genérica y difícilmente descriptible, y que es la culpable de que en los últimos 20 años se hayan inventado tantos y tantos adjetivos calificativos para explicar el fenómeno metropolitano.

Así, consideramos que el territorio que hemos estudiado, inequívocamente muestra evidencias de haber estado sujeto a las presiones que normalmente los agentes metropolizantes tienen sobre el suelo, lo que no significa *per se* que el total del conjunto del territorio participe equitativamente en esta dinámica metropolitana, especialmente las poblaciones del interior.

212 Antonio Font comentaba en una reunión con estudiantes sobre la importancia de dotar de espacios abiertos al territorio metropolitano, del mismo modo que históricamente se ha reconocido la importancia y el papel que juegan los parques urbanos en la ciudad consolidada.

2.2 ¿Un territorio metropolizado?

Ya hemos definido para este estudio el concepto de metropolización (Parte I, 2.2.1). Argumentábamos que aún cuando los procesos de dispersión se hayan sucedido desde hace mucho tiempo, este concepto de nueva “metropolización” se distingue por haber sido impulsado por otras lógicas económicas, particularmente las emanadas desde la tercera revolución industrial. Apuntábamos también que unas de las características de este nuevo territorio eran la relajación de determinadas jerarquías (la relación centro-periferia), la aparición de espacios exurbanos, la tendencia a la integración de varios conjuntos urbanos, la invariable asociación de la imagen de una ciudad dispersa —en contrapartida con la imagen de la ciudad tradicional, compacta y concentrada— y la emergencia de nuevos derroteros relacionados con la movilidad obligada y la no obligada.

Además de estas características, una de las más importantes para poder asociar un territorio con la imagen de un espacio metropolizado, es la progresiva asunción de las funciones — relacionadas más con el consumo que con la producción o la administración— que tradicionalmente se realizaban solamente en las ciudades y que ahora tienen presencia en barrios suburbanos e incluso, en urbanizaciones. Ejemplo de ello son la implantación en el tejido residencial disperso de las cadenas comerciales, la aparición de cajeros automáticos o la emergencia de un sinfín de talleres mecánicos.

Pero una de las acepciones que se ha utilizado históricamente para definir un área metropolitana incluye las variables relacionadas con el área y el número de habitantes. Nuestro estudio no se ha enfocado en la problemática de la delimitación metropolitana, por lo que correspondería a otro las conclusiones a este respecto. Lo que si podemos apuntar como hecho significativo es la menor escala territorial que conforma nuestra área de estudio con respecto a áreas metropolitanas reconocidas como tales. Mientras que en nuestra región (el ACCT) las dinámicas metropolitanas se desarrollan en un ámbito no superior a los 437 km² y los 500 mil habitantes, en las regiones metropolitanas de Barcelona y Madrid, por ejemplo, se suceden en un ámbito de 3,240 Km² con 4.2 millones de habitantes (RMB) y en un área de 2,890 Km² con 4.8 millones de personas (RMM)²¹³.

213 Datos provenientes de Sort, J. 2006.

Con lo anterior no queremos decir que no se esté frente a un fenómeno metropolitano; simplemente se pretende resaltar que las dinámicas metropolitanas que acontecen en el ACCT ocurren en una escala considerablemente menor, y que, debido al enfoque en el que se asume en este documento la metropolización del territorio —la dimensión física—, parecen, por un lado, concentrarse en determinados sectores del territorio, (principalmente en el área central), y por otro, —basándonos en la rapidez con la que se han sucedido las transformaciones—, pareciera que las dinámicas metropolitanas están tomando la forma de una conurbación del área central, transformando a Reus, Tarragona y Vila-Seca en una gran área urbanizada que comparte espacios e infraestructura.

Se debe aclarar que el concepto de conurbación no es contradictorio a la existencia de un fenómeno metropolitano. Por el contrario. La tendencia del área central a conformarse como una conurbación deriva de un proceso de metropolización territorial. Ésta conurbación se diferencia principalmente de las observadas hacia 1915 por Patrick Geddes en Inglaterra, en que la que acontece en el ACCT emana de una transformación en la base económica (tercera revolución industrial), donde las lógicas de localización de la producción, la distribución y el consumo son completamente distintas a las que imperaban hacia principios del siglo XX.

Dicho lo anterior, la imagen actual del territorio muestra claramente un momento específico en su desarrollo, donde acontecen al mismo tiempo distintos fenómenos espaciales: la tendencia a la conurbación del área central, la emergencia de nuevas polaridades y la existencia de un gran número de piezas dispersas. Los sistemas claramente diferenciados —el costero y las grandes ciudades por un lado, y los pueblos del interior por otro— evidencian que la integración funcional entre asentamientos está más acentuada en el área central y en la costa, debilitándose gradualmente hacia el interior del ACCT, pero conservando otras dimensiones propias del proceso de metropolización como la integración cultural (identidad) y económica.

Para el caso de los asentamientos costeros, el paulatino relleno de los vacíos entre las poblaciones originales ha generado un continuo edificado, de densidad variable con tendencia a la media densidad, de aproximadamente 7 Km de longitud (entre Salou y Cambrils). El caso del área central muestra signos clásicos de la metropolización territorial, con la aparición de nodos comerciales, polígonos industriales exurbanos y el

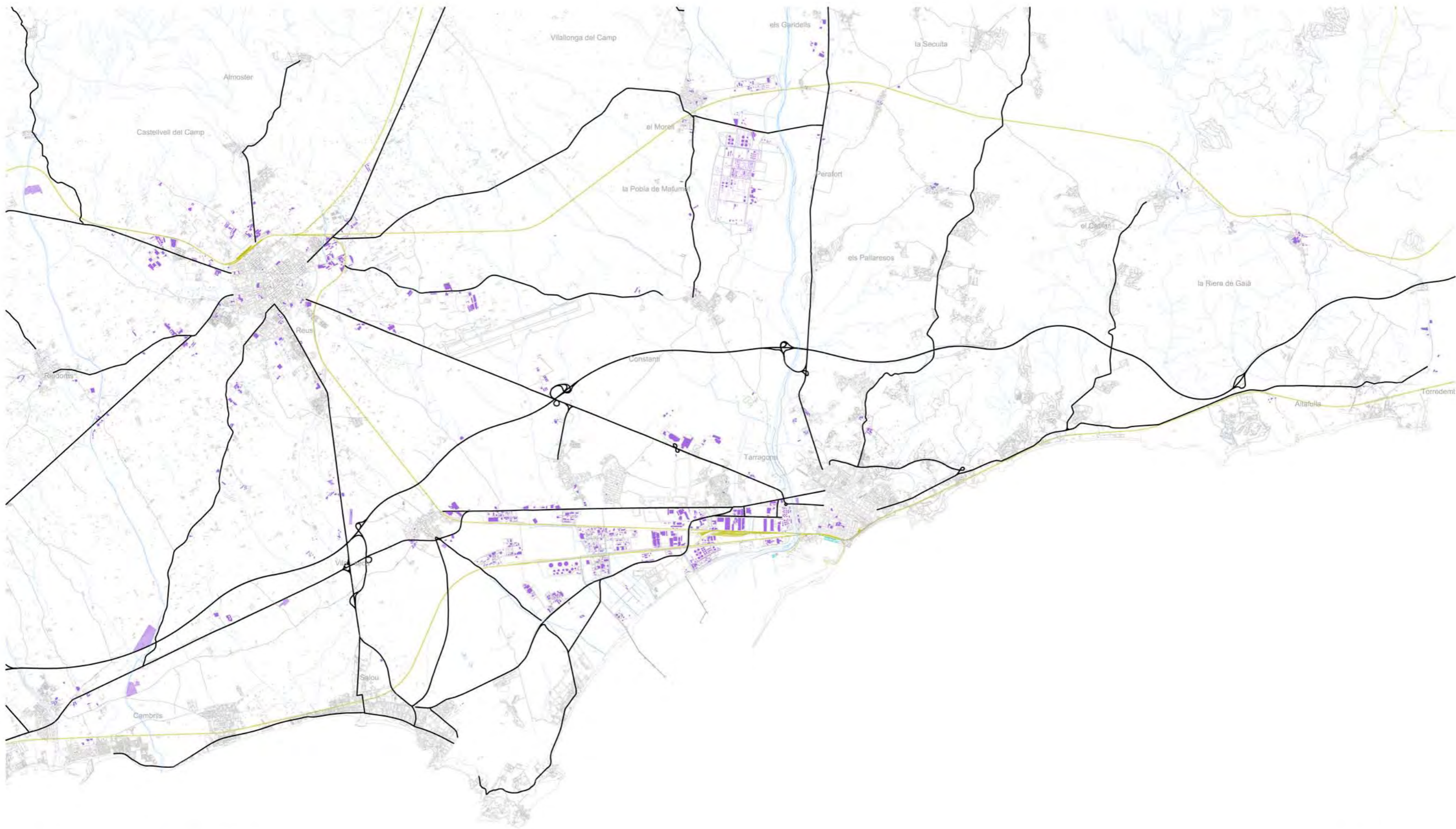
desarrollo de nuevas actividades en torno a los ejes y nudos viarios. Pero una gran porción del territorio, específicamente al noreste de Tarragona y comprendida por los poblados del Catllar, la Secuita, Riera de Gaia, entre otros, es la que menos viajes genera hacia el área central, no debido a un gran nivel de autocontención, sino debido a la baja cantidad de población residente en la zona.

Se ha asegurado que una condición existente en la mayoría —si no es que en todos— de los territorios metropolizados es la presencia de una estructura policéntrica. Dicha estructura puede revelarse en un nivel físico, en un nivel económico o en un nivel administrativo. Pero en general, se señala la existencia de puestos de trabajo, la existencia de residencia y equipamientos asociados a la vida en las ciudades como elementos que determinan la existencia de una red policéntrica. Como se verá en los siguientes apartados, esta estructura está presente dentro del ACCT, pero es reducida en cuanto a número de subcentros de empleo y se encuentra localizada en un radio no mayor a los 15 Km. Adelantando los resultados del análisis que hemos realizado sobre policentrismo, la estructura estaría representada por los subcentros de la Poble de Mafumet, Constantí, Reus, Tarragona, Salou y Vila-Seca, coincidiendo plenamente con los datos de la movilidad obligada. Entonces, podemos asegurar que el territorio de estudio sí presenta una estructura multinucleada, pero concentrada espacialmente en el área central y en la costa, marginando de la red a una gran cantidad de poblaciones del interior que no tienen la masa crítica suficiente para atraer actividades.

A la primera pregunta planteada en la hipótesis inicial sobre el grado de metropolización del ACCT, podríamos responder que efectivamente, muestra signos de metropolización observados en otras regiones, pero en una escala menor y concentrada espacialmente en un solo sector. Debido al enorme crecimiento experimentado y planeado, es factible prever que el área central termine formando una gran área urbanizada y que las nuevas centralidades desarrolladas durante el decenio de los noventa pasen a conformar un "barrio", una "zona" de la gran ciudad. En la práctica, aún cuando existe la situación de fragmentación y discontinuidad espacial (la existencia de grandes vacíos), los habitantes de la región se mueven por el territorio como si de una gran ciudad se tratara.

Lo que queda claro es que nos enfrentamos a procesos universales de crecimiento de las ciudades que encuentran una forma específica

local y que depende de una enorme cantidad de factores, entre ellos la dimensión física, la cantidad de habitantes, la calidad e intensidad de las infraestructuras, etc. Los procesos universales (*agentes metropolizantes*), presentes en las lógicas expansivas contemporáneas, tendrán un efecto distinto dependiendo no sólo de la capacidad de resistencia del territorio a estas presiones, del origen (endógeno o exógeno) de dichas presiones o de su integración legal en las prácticas del planeamiento urbanístico.



- INFRAESTRUCTURA**
- VIARIOS PRINCIPALES
 - VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
 - FF.CC.
 - INFR. PORTUARIA ANTERIOR 1977
 - ÁREA DE ACTUACIÓN DE CUALQUIER CATEGORÍA

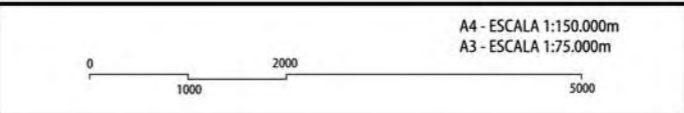
- PRODUCCIÓN DE BIENES**
- INDUSTRIA ANTERIOR A 1977



**INDUCCIONES METROPOLIZADORAS:
LOCALIZACIÓN PRODUCCIÓN (INDUSTRIAL)
1977**

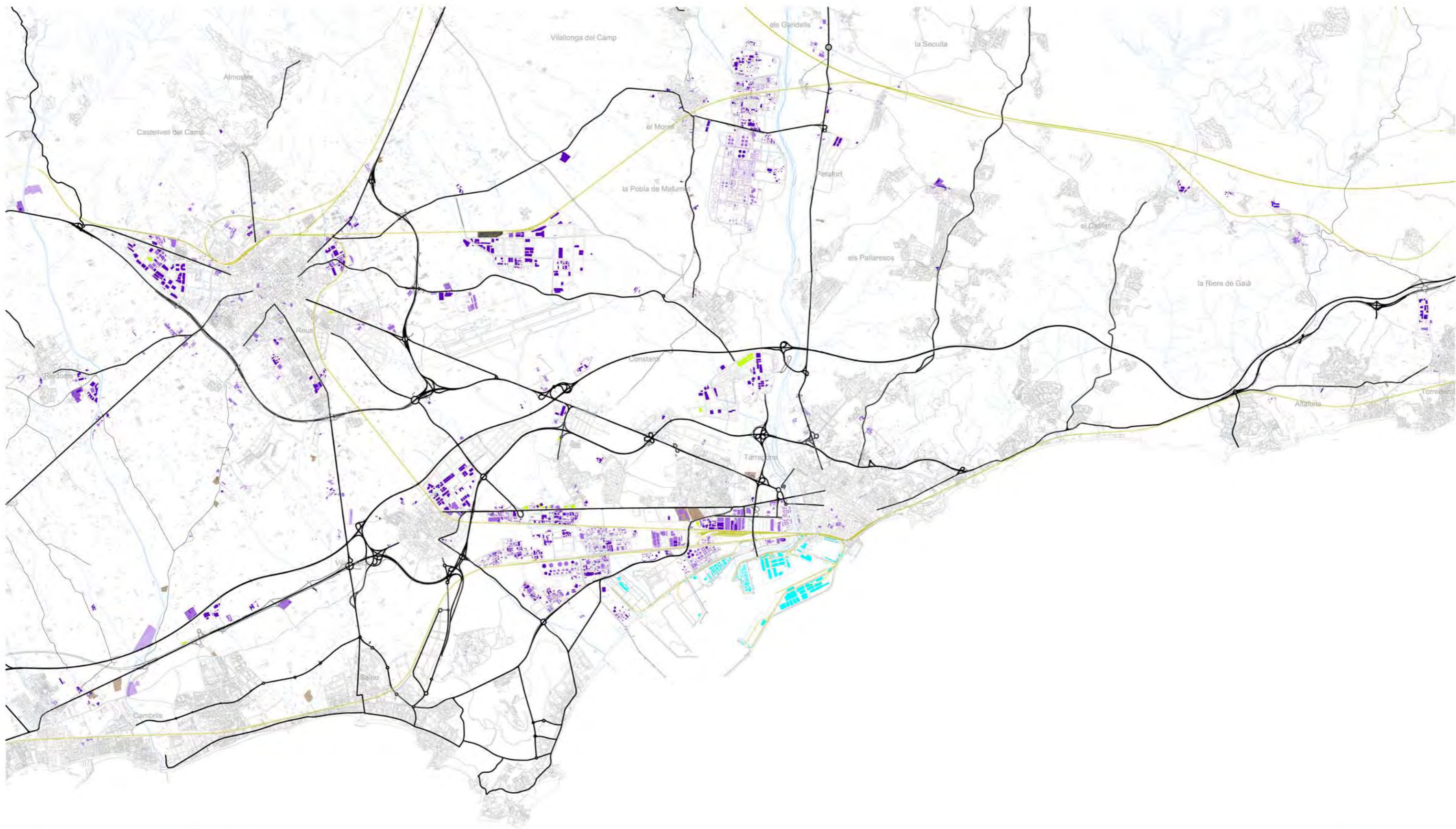
**TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE
TARRAGONA (1977-2008)**

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.



JORGE MONTEJANO
MARZO 2010

MAPA **IM-2**



INFRAESTRUCTURA

- VIARIOS PRINCIPALES
- VIARIOS SECUNDARIOS / CAMINOS RURALES
- FF.CC.
- INFR. PORTUARIA ANTERIOR 1977
- INFR. PORTUARIA EN 2008
- ÁMBITO DE ACTUACIÓN DE CUALQUIER CATEGORÍA

PRODUCCIÓN DE BIENES

- INDUSTRIA ANTERIOR A 1977
- INDUSTRIA EN 2008
- PRODUCCIÓN - CONSUMO EN 2008
- SOLARES BANALES / OCIOSOS EN 2008

MAPA DE REFERENCIA



**INDUCCIONES METROPOLIZADORAS:
LOCALIZACIÓN PRODUCCIÓN (INDUSTRIAL)
1977-2008**

**TRANSFORMACIONES ESPACIALES DEL ÁMBITO CENTRAL DEL CAMP DE
TARRAGONA (1977-2008)**

Fuentes: Elaboración propia con base en información raster y vectorial del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Para más detalles ver apartado bibliográfico.

0 1000 2000 5000
A4 - ESCALA 1:150.000m
A3 - ESCALA 1:75.000m

JORGE MONTEJANO
MARZO 2010

MAPA **IM-2.1**