

# El anhelo de una Estación Central Intermodal: “*Ponent-Horta Gran*”, la intermodalidad más eficaz para el *Camp* de Tarragona

## *Yearning for an Intermodal Central Station. “Ponent-Horta Gran”, the most effective Camp de Tarragona intermodality*

---

JUAN MANUEL ZAGUIRRE FERNÁNDEZ

Profesor asociado e investigador. Centre de Recerca Urbana del Camp (CRUC). Escuela Técnica Superior de Arquitectura. *Universitat Rovira i Virgili*. Arquitecto del equipo técnico redactor del POUM de Tarragona. *Ajuntament de Tarragona*.

juanmanuel.zaguirre@urv.cat

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0914-1622>

### Resumen

En Tarragona, el diseño de la red ferroviaria y la polémica ubicación de estaciones (urbanas y periféricas) sigue suscitado controversias acumuladas a partir de la segunda mitad del s. XIX. El motivo aparente reside en la difícil confección del vínculo infraestructural entre Reus-Tarragona, pero un análisis histórico, socio-económico y morfológico sobre esta proximidad de intereses y oportunidades pone de manifiesto que, si la actual triangulación de trazados ejerce de vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social del *Camp de Tarragona*, la oportunidad de las *tangencias* entre estas infraestructuras puede llegar a generar mayor intermodalidad que el territorio aún no reconoce como propia. La investigación concluye que la respuesta a esta demanda de interconexiones pasa por explorar siempre la intermodalidad más eficaz. Y en este sentido la rica tangencia de trazados en torno a la nueva centralidad “*Ponent-Horta Gran*” combina más eficazmente los flujos territoriales e infraestructurales y las dinámicas propias de ubicar una nueva Estación Central Intermodal en un entorno urbano.

**Palabras clave:** Camp de Tarragona, Estación Central, Ferrocarril, Intermodal, Entrevías.

### Abstract

In Tarragona, the Railway Network layout and disputed location of its stations (both urban and in the outskirts) continues to generate controversy, which has been accumulating from XIX century second half. Apparent reason lies in the difficult production of Reus-Tarragona infrastructural link, but a historical, socio-economic and morphological analysis of this proximity of interests and opportunities shows that, if the current triangulation of routes acts as a link, as an excuse and as a basis to take in much of the economic and social development of *Camp de Tarragona*, the opportunity brought in by the tangencies between these infrastructures can generate a greater connectivity and projection still not acknowledged by local agents. The research concludes that the answer to this demand for interconnections is to explore the most effective intermodality form. And in this sense, the tangency routes around the new urban centrality “*Ponent-Horta Gran*” freight station have the most effective flow combinations for commuter trains, buses, cars, those of the recently opened railway line and the dynamics of locating a new Intermodal Central Station in a more urban environment.

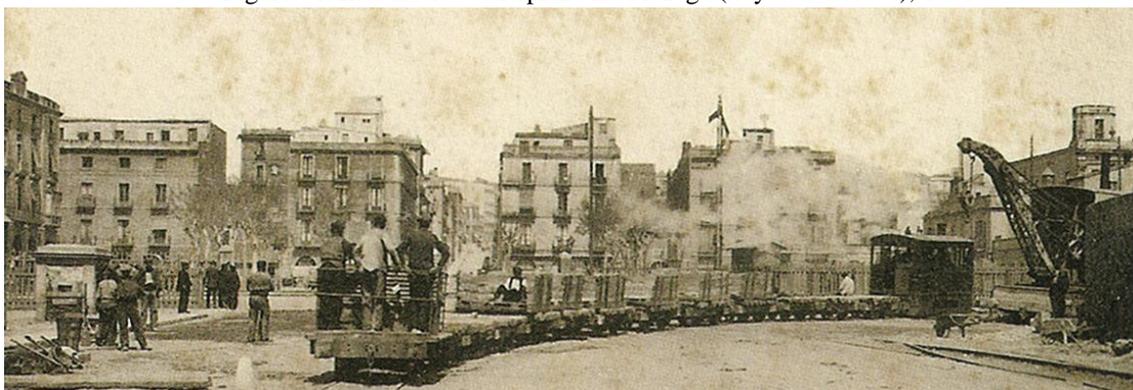
**Keywords:** Camp de Tarragona, Central Station, Railway, Intermodal, Entrevías.

## INTRODUCCIÓN: ESTACIONES Y TINGLADOS

A finales del siglo XIX, al ferrocarril entre Reus y Tarragona, se suma la llegada de otras concesiones desde Valencia y Lérida hacia Barcelona, y pocos años más tarde, la acumulación de estaciones de ferrocarril (pasajeros y mercancías) gestionadas por las diferentes empresas concesionarias. A principios del siglo XX había en la ciudad tantas estaciones como empresas concesionarias, además de las estaciones de clasificación (mercancías) que cada línea consideró necesarias al requerir más espacio de maniobras. La línea Reus-Tarragona y después la de Lérida por Montblanc se adentra en la ciudad

por la calle del Mar hasta la plaza de Fernando VII (hoy dels Carros). No fue esta la primera intención, el proyecto original se queda a las puertas del barrio de Marina, más alejado de la plaza cabecera del dique portuario. A diferencia de las dudas sobre el mejor acceso a la ciudad de Reus, en Tarragona se plantea desde el principio que el mejor acceso es aquel que facilita la llegada de las mercancías a los tinglados del puerto a través de las arterias ya urbanizadas, ubicadas en el barrio de Marina. Para ello, el trazado definitivo del ferrocarril ocupa parte de las calzadas ya existentes de la nueva población, y encuentra la mejor ubicación de su estación término en una plaza (dels Carros) que aproxima la trama urbana con el único acceso, del momento, al puerto. El incremento del tráfico de mercancías requiere años más tarde una estación de clasificación en el barrio del Serrallo, con la consecuente polémica al suponer una intervención inconveniente a los intereses de propiedad y residenciales en lo que era el barrio de los pescadores. Finalmente, este proyecto no avanza por las presiones de los afectados. Por lo que respecta a la línea de Almansa-Valencia y Tarragona, que utiliza el mismo corredor que la línea de Reus para penetrar en la ciudad, construye su estación terminal en la playa del Miracle, frente a lo que era la pedrera de extracción de piedra para los diques del puerto. Esta decisión constituye un incremento del tráfico ferroviario por la calle del Mar, y supone la consolidación del frente litoral de la ciudad como espacio de tránsito de personas y mercancías.

Figura 01. Instantánea de la plaza de Olózaga (hoy *dels Carros*), 1911.



Fuente: *La Tarjeta Postal a Tarragona. 100 anys d'història* (1897-1996)

La línea de Tarragona a Barcelona adopta la estación término de la playa del *Miracle* también como suya, operando ambas concesionarias en el mismo edificio y otorgándole así el rango de estación principal. Con el tiempo, esta estación también requerirá su playa de vías y de clasificación, ocupando aún más el litoral del entorno de esta playa, hasta su ocupación máxima en los sesenta. La concentración y posterior congestión ferroviaria a lo largo de la franja litoral, choca con los proyectos de expansión de la ciudad, en lo que ha venido denominándose el nuevo ensanche, proyectado por Ramón Salas en 1987 y que algunos autores identifican su embrionaria gestación en el proyecto de emplazamiento de una nueva estación central de la ciudad (1882) en terrenos menos congestionados, pero a la vez más apartados.<sup>1</sup> De nuevo, el debate sobre las infraestructuras ferroviarias articula

---

<sup>1</sup> “*Saturmino Bellido sugiere el cambio de emplazamiento de la estación central y la creación de un ensanche nuevo. Su idea pronto fue admirada por otros técnicos, como Ramón Salas, que copió en el borrador de la memoria del ensanche párrafos enteros y dibujó algunas propuestas escritas por Bellido, como el emplazamiento de la estación en la prolongación de la Rambla Nova, a la altura del*

el crecimiento de la ciudad en los terrenos sobre el *Rec Major*, que se convertirán en la primera periferia industrial de la Tarragona. Este proyecto pone en valor la importancia de los terrenos entre el Francolí y Marina, y que de haber fraguado “*hubiera preparado el traspaso de la ciudad al otro lado del río Francolí en unas condiciones absolutamente distintas a las conocidas*” (Parcerisa, 1991). Precisamente la decisión de configurar una nueva estación de clasificación (mercancías) en el vértice formado por el ferrocarril más allá del río quebró los propósitos de esta nueva configuración ferroviaria, que además de problemas de índole topográfico, topó con los intereses económicos de las dos concesionarias que en aquel momento explotaban el negocio del ferrocarril y que veían con recelos la entrada de otras posibles concesionarias competidoras, como la del ferrocarril transversal Barcelona-Tarragona-Irún. Paralizados por el momento los intentos de reformular el mapa ferroviario de la ciudad, en los años cincuenta emerge un nuevo proyecto de estación central de Tarragona, redactado por José María Monravá, arquitecto municipal del momento. En esta ocasión, consolidada la estación que fue de la NORTE-MZA y ya denominada de RENFE, se pretende salvar el desnivel topográfico entre la playa de vías y la ciudad a través de la plaza Cardenal Manuel Arze-Ochotorena, unos metros más hacia el este y salvando el anfiteatro romano. Para ello se proyecta una estación a varios niveles entre accesos y andenes.

El proyecto, muy comentado por los cronistas del momento, reabre de nuevo el debate sobre la mejor ubicación de un equipamiento de estas características, pero las posibilidades de este proyecto —léase la conexión vertical entre accesos y andenes y la posibilidad de acceder al frente litoral (playas) a través de dicha construcción— ilusiona a la ciudad. Finalmente, este proyecto tampoco se hace realidad. Las continuas dilaciones tienen como consecuencia más evidente la dejación en la conservación y mantenimiento de las estaciones existentes, y en concreto a la que ya en 1954 se había convertido en la estación de referencia de la ciudad, la ubicada en la playa del *Miracle*.

Figura 02. Vistas de las estaciones Calle del Mar y Tinglados del Puerto y de la estación de la Playa del *Miracle*. 1929



Fuente: Archivo fotográfico del puerto de Tarragona

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

---

*Francolí, y la creación de la plaza de la Unió (actual Imperial Tarraco) y de la estación.” E. de Ortuena en Tarragona, el camí cap a la modernitat, (pág. 94),*

*actividades comerciales e industriales*” (Mezquida, 1954) y en torno a las estaciones del ferrocarril, tanto de pasajeros como de mercancías. Y el segundo, en la prolongación de la Rambla y construcción de la plaza Imperial Tarraco, habiendo ya descartado este punto como enlace ferroviario. Ambos absorbían las consignaciones económicas municipales del momento. Tarragona tuvo que esperar hasta la electrificación de la línea (Plan de electrificación) para ver satisfechas sus aspiraciones de disponer de un edificio ferroviario a la altura de las circunstancias. No debemos olvidar que la prioridad de conectar Madrid y Barcelona por ferrocarril pasaba por la electrificación prioritaria de la línea Sant Vicenç-Roda-Reus, la de recorrido más corto y la más rápida, quedando la ciudad de Tarragona descolgada de la línea principal de conexión entre ambas capitales; un primer antecedente, que nos recuerda a la actual línea de alta velocidad a su paso por Perafort, de lo que ha supuesto para Tarragona el esfuerzo constante de ser partícipe de las conexiones ferroviarias entre Madrid y Barcelona y que actualmente se ha visto trucado por la entrada en servicio del nuevo tramo de la variante ferroviaria entre Hospitalet de l’Infant y Perafort.

## 1 ORÍGENES Y MOTIVACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN ORIGINAL

Esta iniciativa obedece a un interés por comprender las lógicas fundacionales, evaluar el impacto de episodios y fenómenos urbanísticos, y desvelar los atributos del distrito industrial y entrevías de Tarragona, a partir del análisis de la forma y de sus estructuras. El fin es reconocer la “dualidad” que se ha ocasionado entre una periferia marcada por la determinación de las infraestructuras y su condición marginal, y una ciudad que, tradicionalmente, se ocupa de la racionalización de su centro. Se pone en valor la transformación de un territorio que acometió su ocupación apoyándose en la fortaleza de trazados infraestructurales que no le eran propios y que habrían procurado la exclusión urbanística en el intervalo que ocasionaron, y analiza cómo las posibilidades urbanas van arraigando entre estos conflictos. La industria y el turismo, y las infraestructuras que requieren, se convierten en los objetivos de la Tarragona moderna. El trabajo original examina las iniciativas de la planificación urbana y la ordenación del territorio como reflejo de los cambios sociales y tecnológicos iniciados en la década de los sesenta, impulsados por las políticas de expansión y desarrollo que marcaron este periodo, con los índices de crecimiento y pleno empleo más elevados del s. XX y bajo la perspectiva en torno al reconocimiento de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas y sus infraestructuras, reivindicando el proyecto urbano que tiene pendiente la ciudad de Tarragona en favor de su periferia, superando el vínculo “lineal” entre Tarragona y Reus, que sigue confundiendo al *Camp de Tarragona* sobre su propia organización. La motivación del trabajo original obedece a un interés en reivindicar, desde el manejo del análisis de la forma y de sus estructuras, la oportunidad que ofrece la estimulación urbana de los trazados infraestructurales (vías) y de sus huecos infraestructurales (entrevías), de mostrar el gran potencial que presentan sus *posibilidades urbanas* para equilibrar, en el caso de Tarragona, el largo y tenso pulso entre ciudad y periferia. Para ello, he encontrado soporte y comodidad en la lectura e interpretación de aquellos “*episodios en los que cristaliza una determinada forma de ciudad*” (Parcerisa, 1986) y en la búsqueda de las “*relaciones entre las cosas urbanas de la ciudad, más allá de las lógicas de flujos y sistemas, convirtiéndolas en materia de trabajo*” (M. Solà-

Morales, 2006). No es una investigación sobre Planes, pero sí que se apoya en ellos para construir su discurso.

Figura 03. “Entrevías”. El polígono químico, el puerto y los barrios de Ponent de Tarragona



Fuente: AVIOTEC, 2007

La maduración de este trabajo viene dada en gran medida por el acarreo de materiales y conocimientos acopiados para identificar y comprender los periodos, instantes y voluntades por los que se forja una forma general en la periferia entrevías de la ciudad de Tarragona, contribuyendo a proporcionar un enfoque alternativo, desde una orientación posibilista, de una organización urbana asequible basada en trazados y asentamientos cautivos por un estereotipo periférico-industrial en el que también emerge, silenciosamente, una identidad estructurada desde la desarticulación urbanística y estimulada por la fertilidad de la riqueza formal que proporciona esta situación entrevías. Como punto de partida: la reflexión en torno a los procesos urbanos, y en concreto, la implantación industrial marginal, la residencia periférica, la expansión del puerto y las demás infraestructuras que dan consistencia y estructura internas. Considerando estos procesos como atributos urbanos para convertir a este territorio entrevías en una cuestión de racionalidad y de rigor a través de una geometría coherente que se incorpore a la forma general de ciudad. Y especulando sobre el papel de esta periferia entrevías, una vez activada social y urbanísticamente, en el debate abierto sobre el rumbo territorial de la conurbación de Tarragona, donde la búsqueda de una dinámica o dinámicas dominantes debe convertirse en un certero impulso.

La tesis doctoral original, *Vías y Entrevías, atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona*, se despliega en cuatro momentos (títulos) cronológicos precisos que, a lo largo de doscientos años, construyen un relato sólido para este territorio, desde una lectura interesada y a través de la identificación y comprensión de los protagonismos que, en cada tiempo, han concentrado el valor de una dimensión conjunta. Actores que se han convertido en invariantes históricas induciendo a una complejidad poliédrica, encadenando y completando entre ellos un registro de sucesos que se transmite por los

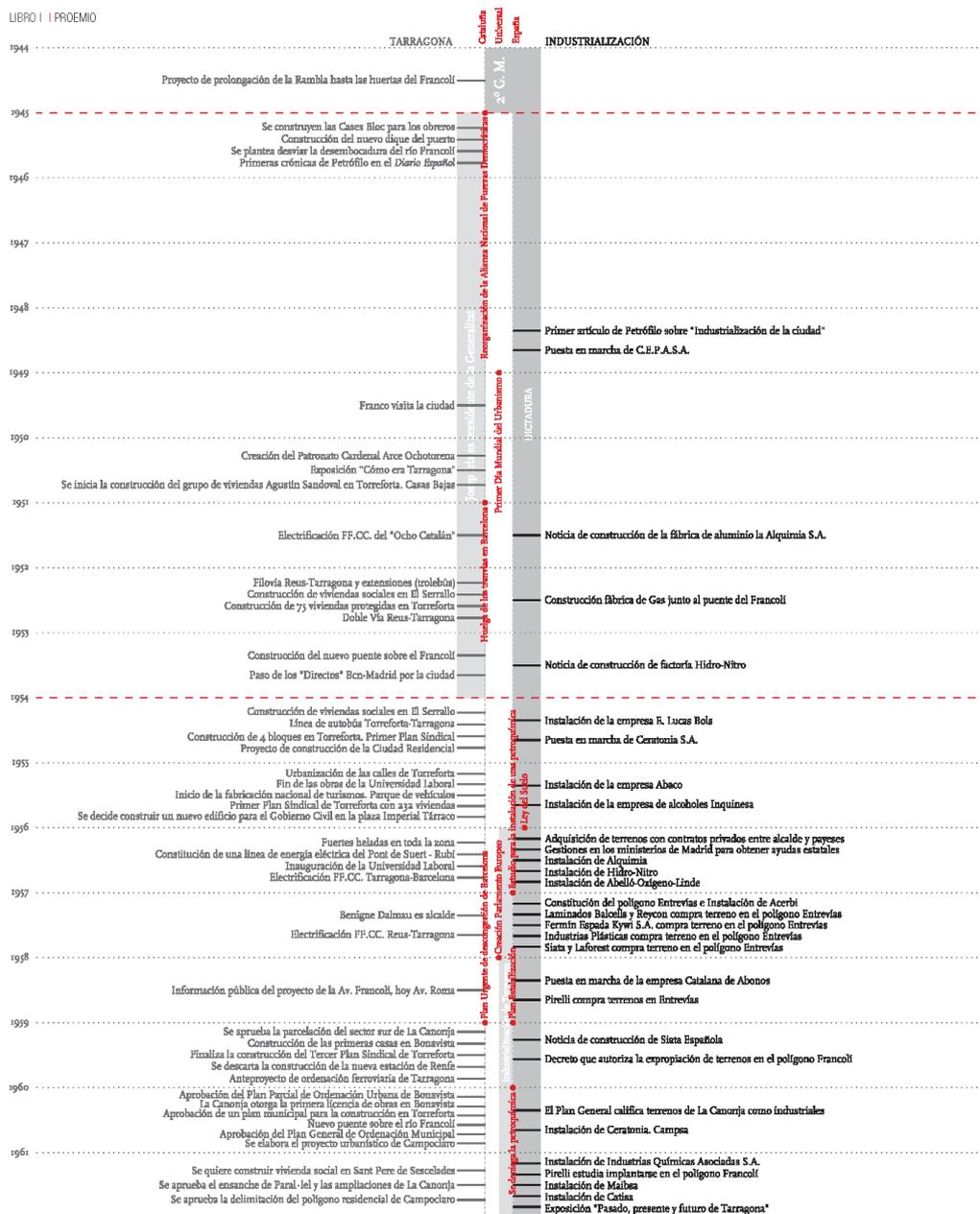
hechos y formas que han adoptado estas determinadas expresiones. En cada uno de los capítulos que integran los cuatro títulos se dilucidan los fenómenos puestos de manifiesto por la ciudad, asociados con la construcción de una determinada forma y de una marcada identidad que se resiste a ser ignorada, señalando así el impacto de cada uno de estos episodios en el territorio que se analizan, siendo la adición y acumulación de voluntades las que fraguan la forma en esta periferia de condición entrevías. En esencia, esta investigación persigue: primero, entender la ciudad como propósito (aspiración, objetivo y finalidad) y también como proceso (pauta, ocupación y conducta); segundo, construir un discurso útil para la periferia entrevías de Tarragona basado en una descripción precisa, avalando que la aproximación al análisis de la forma urbana sigue teniendo argumentos para responder a las aspiraciones de un territorio complejo. Nos encontramos entonces ante la tesitura de convertir, o no, a Entrevías en una cuestión de racionalidad y de rigor que se incorpore a la forma general de la ciudad asumiendo su origen y su protagonismo industrial, en plena convivencia, y sopesando de lo que puede prescindir y de lo que no puede desprenderse.

## **2 APUNTE CRONOLÓGICO Y METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN ORIGINAL**

La identificación, organización e interpretación en profundidad de cómo la acción e influencia de acontecimientos históricos, económicos y sociales que se han ido acomodando y acumulando a lo largo de un periodo concreto y fundamental, encierra muchas respuestas y nos revela que las casualidades no suelen ser siempre el origen de las cosas, y que las actuaciones en el contexto territorial y urbano obedecen, en gran medida, a decisiones con claras conexiones, determinaciones o posturas que, a veces, poco tienen que ver con la arquitectura y la urbanística, pero que estas deben encajar adecuadamente. En este sentido, Entrevías se muestra como un territorio sobre el que las muchas implantaciones y actuaciones que reúne guardan íntimas relaciones con sucesos e intervalos históricos y económicos que han acontecido en España y en Cataluña a lo largo de los últimos ciento cincuenta años, y con especial intensidad entre las décadas de los cincuenta y los ochenta. Para construir una cronología o *time line* elaborada, útil y sensible a todo tipo de circunstancias, la consulta de archivos y bibliotecas locales ha sido fundamental, obteniendo así un complemento descrito a los documentos gráficos históricos y contemporáneos localizados, para que este instrumento, una vez completado, permita establecer relaciones directas –o causales– entre tantos momentos sociales, económicos e históricos con los instantes urbanos que han conseguido incorporarse, o no, a la forma general de ciudad por su transcendencia, acierto o banalidad. En esta investigación original, la construcción de la cronología ha sido una herramienta eficaz para someter a interpretación y confirmación cronológica alguna de las sospechas que se han barajado en el desarrollo de la investigación. Contextualizando principalmente con los impulsos en el urbanismo español del siglo XIX, el proyecto de nuevas infraestructuras, como el “Canal de Reus a Salou” y la construcción y puesta en funcionamiento de *las líneas de ferrocarril en el Camp de Tarragona*, es el punto de inicio de esta cronología que sobrepone datos históricos de Tarragona y su crecimiento. La gráfica, que muestra diversas intensidades en torno al desarrollo de Tarragona y su industria, permite establecer vinculaciones con la implantación de nuevos sectores productivos, los planes urbanísticos elaborados y las políticas expansivas de cada época. Durante el proceso de elaboración se acumuló tal cantidad de información y documentación que sentí justificada la compilación de dos anejos (libros II y III) como complemento sustancial del proceso y resultado de esta investigación. La maqueta de

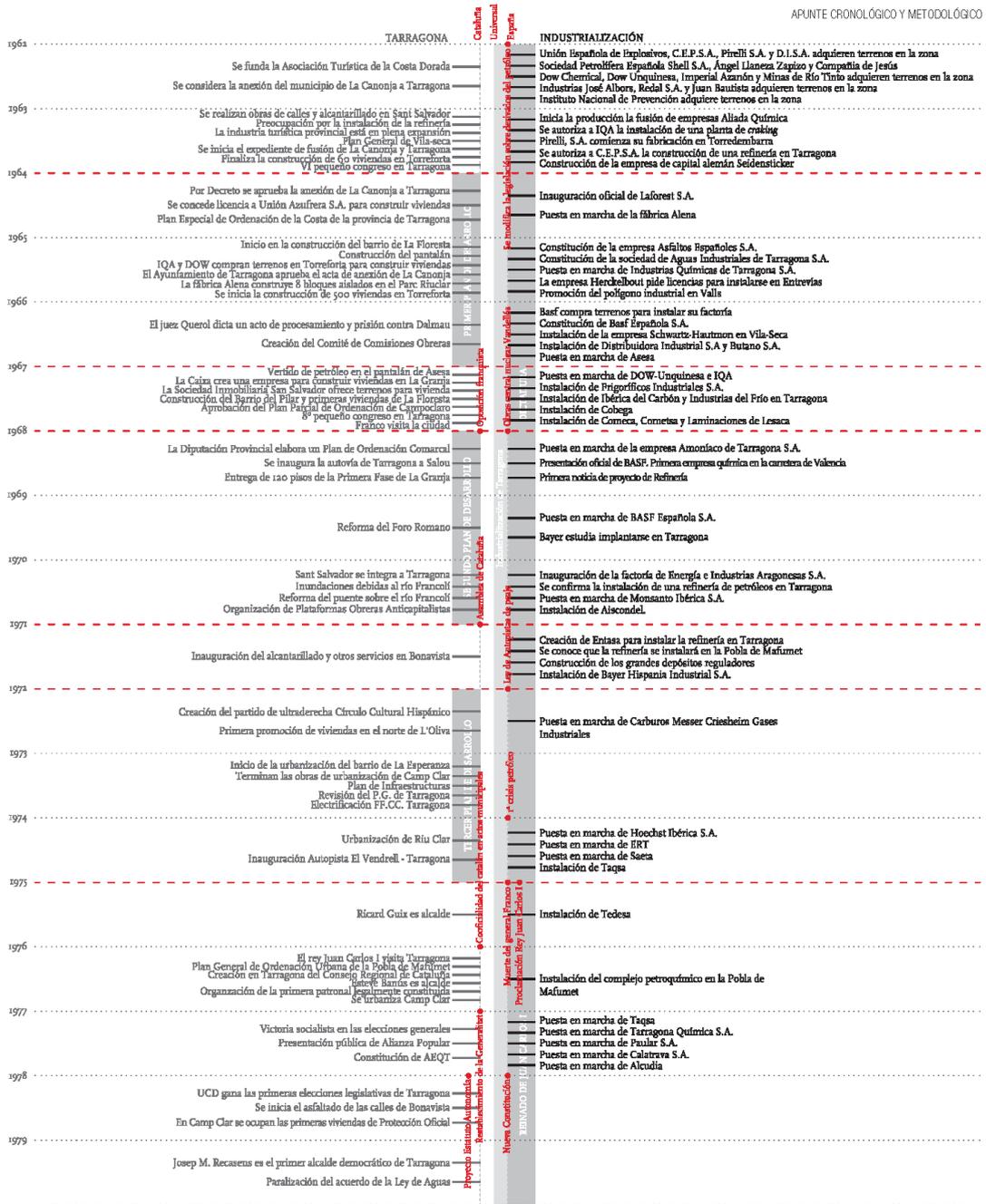
estos dos libros organiza el contenido cronológicamente de modo que resulte cómoda la búsqueda, consulta y contextualización del material recopilado. El libro II reúne una selección de crónicas periodísticas de Luis María Mezquida (*Petrófilo*) relacionadas con el crecimiento económico y urbano de la ciudad y su territorio de influencia entre 1945 y 1983. Un total de 454 artículos leídos y escaneados, seleccionados de entre 1.295 títulos que previamente también se habían seleccionado de entre las 8.000 crónicas que publicó *Petrófilo*. La utilidad de esta documentación reside fundamentalmente en la posibilidad de obtener una radiografía periodística a partir de la cual poder rescatar objetivos e impulsos sociales y políticos, contextualizarlos y alinearlos con la documentación gráfica obtenida de los archivos y fuentes bibliográficas. Esta documentación en paralelo ha permitido poner imagen gráfica a algunas de las crónicas de Mezquida.

Figura 04. *Time Line* Tarragona-industrialización (1944-1961)



Fuente: Elaboración propia, 2014-2017

Figura 05. Time Line Tarragona-industrialización (1962-1979)



Fuente: Elaboración propia, 2014-2017

### 3 DE LOS VIEJOS CAMINOS A LOS NUEVOS TRAZADOS

El cambio de rumbo de la sociedad europea tras la Revolución Francesa y la llegada al poder de Napoleón señalan el inicio de un periodo marcado por un afán de libertad y de renovación, bajo una nueva doctrina enciclopédica como baluarte cultural y preludeo tecnológico que constituyen el inicio del momento contemporáneo más reciente de nuestra historia. España, como Cataluña en 1800, es un país sin carreteras, “*insatisfecha por inexistencia de un transporte moderno que estrangula la producción*” (Gómez-Ordóñez, 1982). La circulación y el transporte de todas las ideas, mercancías y ejércitos que movilizó esta nueva sociedad en ebullición se encontró en España con una red de infraestructuras de comunicación demasiado obsoleta (1.500 km) y unas ciudades apretadas por sus murallas. Tarragona y Reus, a finales del s. XVIII y principios del s. XIX, no diferían demasiado de esta radiografía histórica. El atraso social y tecnológico era de tal magnitud que ni siquiera entre las dos ciudades existía una infraestructura (carretera o camino) a la altura del vigor comercial reusense —como segunda ciudad catalana del momento— y el espíritu capitalino y metropolitano de Tarragona. Abordamos en este capítulo los momentos históricos de esta génesis en lo que se refiere a la configuración geométrica de los nuevos trazados del ferrocarril en el *Camp*.

#### 3.1 La circunstancia tecnológica en el perfeccionado de los trazados (1833)

El momento inicial en la disyuntiva en torno a las primeras infraestructuras articuladoras del *Camp* se remonta a los primeros años del s. XIX, donde la mejora de las conexiones entre Reus y Tarragona tiene su origen en la disputa sobre cómo y por dónde acercar la producción hacia su salida al mar. El esfuerzo en el consenso, diseño y construcción de la carretera entre Reus y Tarragona (1801-1830), después de barajar otras onerosas alternativas, resultó amortizado al capitalizar rápidamente el impulso exportador del comercio reusense, que demandaba un transporte más mecanizado y moderno. De ahí a que, en un contexto internacional de desarrollo industrial, la propuesta de construcción de una línea férrea entre Reus y Tarragona fuese pertinente. Igualmente, el ferrocarril abría una expectativa en desplazamientos de personas poco habituadas a recorrer medias o grandes distancias. En el s. XIX una gran parte de la población no se desplazaba más allá de su entorno más inmediato (ciudad y alrededores) en toda su vida.<sup>2</sup> En 1833 hubo un primer intento de unir ambas poblaciones mediante ferrocarril a partir de un estudio previo que acabó en concesión administrativa otorgada el 23 de marzo de 1833. Como casi todo lo relacionado con sus infraestructuras y su periferia, no fue la ciudad de Tarragona la mayor interesada en estas nuevas conexiones, pese a que su puerto había sido promocionado para el comercio internacional a diferencia del de Salou. La mayor tradición industrial de Reus propició que su burguesía promoviera una conexión moderna con Tarragona, hacia su puerto en concreto. La Real Orden de 15 de julio de 1851, confirmada posteriormente el 30 de septiembre de 1851, aprobó un proyecto pionero para la línea de “Reus al Puerto de Tarragona” de 13 km de longitud. Esta concesión pasa por diferentes vicisitudes accionariales y concesionarias que confieren a estas inversiones un cierto carácter de provisionalidad (De Ortueta, 2006).

---

<sup>2</sup> Las Diligencias de tracción animal eran la única opción para los recorridos de media y larga distancia. De Reus surge la primera línea regular diaria de España. Conectó Reus y Barcelona desde 1815 hasta que el ferrocarril la convirtió en obsoleta el año 1865. El trayecto se cubría en diez horas y media.

Finalmente, el 16 de septiembre de 1856 entraron en servicio 13,09 km de línea férrea que conectaban las estaciones (provisionales) de Reus, Vila-seca y Tarragona (en el barrio del Serrallo) atravesando el río Francolí sobre un nuevo puente metálico. Este trazado incorpora una decisión que se convertiría en trascendental y estratégica, y que condicionaría la visión y comprensión territorial posteriores entre ambas ciudades desde el punto de vista de las infraestructuras públicas y los nuevos escenarios económicos y territoriales. Basta con detenerse ante el plano firmado por el ingeniero Joaquín Núñez de Prado<sup>3</sup> sobre las dos alternativas (recta y curva) de conexión entre Tarragona y Reus, ¿o deberíamos decir entre Reus y Tarragona?, para entender cómo una decisión de trazado, por consiguiente, de conveniencia técnica y formal, ha contribuido tanto a la clasificación y cualificación del suelo más directamente afectado por esas trazas. Más allá de decisiones políticas y circunstanciales que en este caso no parecen definitivas, el hecho de mayor relevancia “formal” para este territorio fue la decisión entre las dos opciones de trazado férreo (la recta y la curva), que transcurrían también paralelas a dos vías de comunicación fundamentales, la carretera de Castellón y la Vía Amalia (carretera Tarragona-Reus).

Figura 06. Proyecto de ferrocarril Hospitalet de l’Infant-Tarragona (tramo 8). 1865.



Fuente: *Institut Cartogràfic de Catalunya* (ICC)

### 3.2 Dos alternativas para el ferrocarril (1853)

Nada hubiera sido igual en el marco de las relaciones territoriales entre Tarragona y Reus —y el *Camp*, por extensión— de haberse escogido la opción recta que muestra el plano publicado en la Revista Obras Públicas en 1853. Dicha opción era la más racional en cuanto a su trazado más directo, pero la menos interesante en cuanto a conectividad se refiere. De especial interés es la lectura del artículo “Proyecto del Ferro-carril de Tarragona a Reus”,<sup>4</sup> en el que con gran detalle describe el objeto, la descripción del trazado y la cuantificación de las obras e inversión necesarias para su construcción. Muy revelador es el capítulo destinado a la elección del trazado, que como hemos apuntado, se debatía entre dos alternativas (recta y curva). La opción recta se ajustaba a los criterios de mayor optimización y pendientes máximas,<sup>5</sup> que la técnica del momento establecía

---

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

<sup>4</sup> Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248.

<sup>5</sup> “Resulta, pues, más ventajoso el trazado del menor desarrollo y con la pendiente general de 0,0085, y esto sin tener en cuenta el aumento de longitud que habría que dar á los indicados trazados para ganar la altura que se perdería en las curvas de unión, en las cuales es conveniente anular ó á lo menos atenuar la pendiente. Y como por otra parte, se trata de un camino en que el tráfico descendiente, se comprende

como más apropiada. Esta lógica dio paso a consideraciones de otro género, más sensibles con la realidad urbana y territorial. Tres fueron las consideraciones que el proyecto tuvo en cuenta: a) las afectaciones a la ciudad construida, b) la conveniencia de profundizar en la ciudad y c) la reflexión sobre los puntos intermedios.<sup>6</sup> La opción recta propone el acceso a Reus por la “Puerta de Tarragona” que comprometía a un número importante de edificaciones existentes; por el contrario, la opción curva planteaba un ingreso de la nueva línea por la “Puerta de Salou” con menores perjuicios en la ciudad. También tuvo peso el hecho de tomar en consideración la importancia de una conectividad rápida entre el centro de ambas ciudades evitando la ubicación de estaciones excesivamente periféricas. La atención a la importancia del tráfico parcial y su incidencia en los rendimientos y servicios de una vía de comunicación más moderna abrió la puerta a incorporar el servicio del ferrocarril en otras poblaciones entre Reus y Tarragona. Posiblemente esta sea una de las primeras reflexiones en el *Camp* de Tarragona sobre la necesidad de una mejor conexión. ¿Podemos considerar esta decisión como el embrión de la conurbación de Tarragona?, ¿es una decisión de índole urbanística o económica?<sup>7</sup>

Ante un suelo tan eminentemente agrícola, los nuevos trazados de estas infraestructuras se apropiaron de aquellas franjas de terreno que ellas mismas conformaron y afectaron en las proximidades de las ciudades, dando lugar a la contribución de las infraestructuras (Obras Públicas) a la construcción física de la ciudad.<sup>8</sup> Este es un asunto clave en el ámbito territorial que nos ocupa, al ser objeto de una concentración excepcional de intereses en todas direcciones (verticales, transversales, pasantes y locales) que se han traducido en una tupida e inconexa red de infraestructuras que ha hecho ostentación de su condición e influencia urbanística obligando a la periferia a adaptarse. Mientras que para las ciudades de la segunda mitad del siglo XIX las decisiones sobre sus ensanches modernos (Barcelona, 1859; Tarragona, 1897) alcanzó su punto álgido, territorialmente, la construcción de nuevas líneas de ferrocarril entre núcleos de población, y de por dónde acceder a ellos, se convirtió en una prioridad más económica que urbanística, al ser la concesión administrativa y su protección aquello que

---

fácilmente la ninguna conveniencia que habría en atenuar la pendiente general, á fuerza de desarrollar la línea, máxime cuando en el día la experiencia ha demostrado que el aumento de las pendientes en los caminos de hierro no pasando de 12 a 15 milésimas y bajo una acertada combinación, no influye como antes se creía desventajosamente en los gastos de explotación ni da ocasión á peligros respecto á la seguridad de los viajeros.” Fuente: Revista Obras Públicas, 1853, tomo I (16):213-248 [3-38].

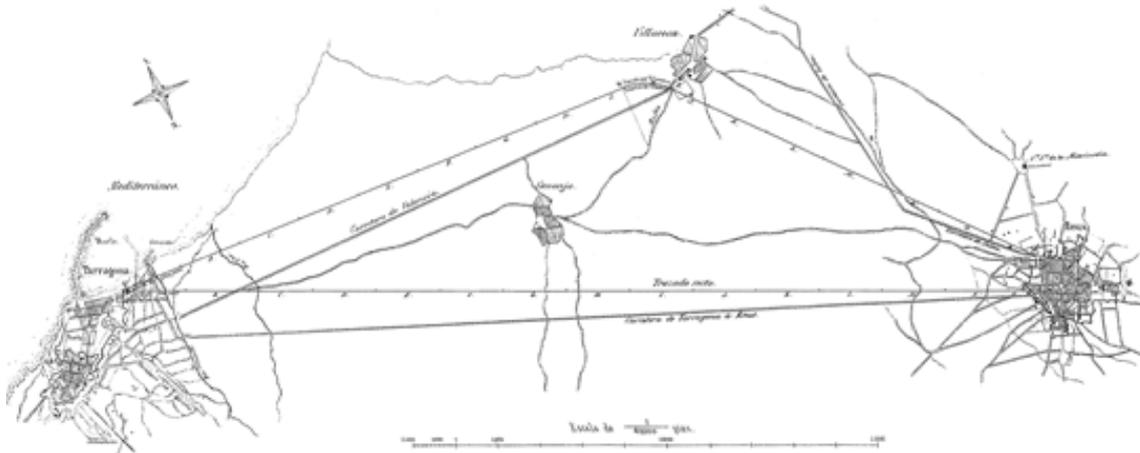
<sup>6</sup> “Háse prestado al tráfico parcial, ó lo que es lo mismo al que se verifica entre puntos intermedios, grande atención, y se ha reconocido su mucha entidad é importancia respecto á los rendimientos totales y á los servicios que prestan las vías perfeccionadas de comunicación.” Fuente: Revista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

<sup>7</sup> La lectura del siguiente párrafo original del proyecto nos saca de toda duda de que así fue. “Por manera, que las consideraciones relativas á la explotación, inducen en general á adoptar principios opuestos á aquellos á que nos llevan los concernientes á los gastos primitivos de establecimiento. El trazado en que concurra la feliz circunstancia de poder conciliar estos principios opuestos, presenta desde luego una ventaja muy atendible sobre cualquiera otro que no lo reúna: y esta como dejamos indicado, se obtiene desviándose de la línea recta para buscar á Villa-seca. Tales son en resumen las consideraciones que nos inducen á adoptar éste para proponerle como definitivo.”

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

más importaba en su diseño. No obstante, “la línea férrea, por su larga permanencia y rigidez, nos presenta hoy una ventaja más como observatorio de su relación con la ciudad” (Gómez-Ordóñez, 1982). De ahí que los efectos directos y colaterales del ferrocarril en las ciudades estén bien tasados, recogidos por numerosas cartografías que graficaron a los ferrocarriles como verdaderas espinas dorsales en el desarrollo urbanístico. Este análisis desvela que en la historia urbanística de la ciudad ha pasado desapercibido cómo el ferrocarril se aproxima a Tarragona y condiciona por ello la periferia de la ciudad. El resultado ha sido la exclusión de unos terrenos en los que el concurso simultáneo de unas circunstancias formales “infraestructurales” y periféricas “intraestructurales” (M. Solà-Morales, 2009) han procurado la ubicación del motor económico de Tarragona.

Figura 07. Opciones recta y curva para el FF.CC. entre Reus y Tarragona.



Fuente: Revista Obras Públicas, 1853

“Creiase, cuando las leyes económicas que sigue el desenvolvimiento de la riqueza por medio del tráfico eran menos conocidas, que el trazado de un ferro-carril según la línea recta que uniese sus extremos, era el tipo del bello ideal de los caminos de hierro; pero á medida que el arte de construir estos ha adelantado, y la ciencia ha progresado ilustrada por la estadística de numerosos ejemplos, han surgido apreciaciones de otra especie que con mas seguridad conducen á lo verdaderamente útil y provechoso. Háse prestado al tráfico parcial, ó lo que es lo mismo al que se verifica entre puntos intermedios, grande atención, y se ha reconocido su mucha entidad é importancia respecto á los rendimientos totales y á los servicios que prestan las vías perfeccionadas de comunicación. Entre estos el único que presenta elementos y circunstancias para motivar semejante desviación, es Vilaseca, porque La Canonja es de muy poca consideración, y hácia los otros que se encuentran á derecha de la carretera Amalia, no era posible llevar el trazado sin aumentar considerablemente el desarrollo y los gastos de construcción á causa de las inflexiones del terreno.” (Extracto de la memoria del proyecto del Ferro-Carril de Tarragona a Reus. *Revista Obras Públicas*, 1853. Tomo I (16): 213-248) [3-38])

### 3.3 Saturnino Bellido y la primera “Estación Central” (1882)

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

Merecen ser considerados los motivos que en 1883 mueven a la Junta de Obras del Puerto de Tarragona a encargar un informe<sup>9</sup> a su ingeniero jefe, Saturnino Bellido, sobre *“los grandes perjuicios que tanto el mismo –el puerto– como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos”*. Las consecuencias, según la impresión del momento, son de tal magnitud para el desarrollo del puerto, del comercio e incluso de la ciudad que conducen a considerar un proyecto-idea de gran magnitud y repercusión para el desarrollo futuro de la ciudad: la construcción de una Estación Central de Ferrocarriles en Tarragona, alejada de las tres estaciones que en aquel momento operaban en las inmediaciones del puerto, y que tanto perjuicio producían por razón del intenso tránsito de trenes por el único paso a nivel, situado a la entrada del puerto y que *“han venido sucediéndose con tanta frecuencia y ocasionando tanta alarma.”*(Bellido, 1883).

El informe desvanece la idea de un especial interés inicial del puerto en acumular todo el tráfico (mercancías y personas) en sus inmediaciones. Un conflicto de intereses que se convirtió en una lucha por los terrenos de dominio público entre las concesionarias del ferrocarril y el puerto, y en disputas por las interferencias entre los tráficos portuarios hacia la ciudad y el tránsito de los trenes y sus maniobras. El informe asegura que *“[...] En todos estos asuntos parece ha dominado el erróneo criterio de que el tráfico del puerto solo tenía lugar con las estaciones de ferro-carriles, y de que aquél carecía de importancia respecto de estos últimos.”* Las opiniones del ingeniero Bellido tampoco esconden una pugna por liderar el negocio del transporte al cuestionar éste el privilegio legal que dispensa el gobierno hacia las concesionarias del ferrocarril y que en modo alguno favorecen al tráfico portuario y su expansión hacia el comercio de la ciudad. De ahí que se construya una argumentación basada en la imprescindible relación urbana entre las instalaciones portuarias y el centro comercial a granel de la ciudad que, entonces operaba en el barrio de Marina. La pugna por el escaso espacio entre el frente litoral y las fortificaciones todavía existentes en este litoral, y cuyo derribo iba dejando paso a excelentes terrenos muy bien ubicados, enfrentó a las compañías concesionarias del ferrocarril entre ellas y también con la Junta de Obras del Puerto. El cuello de botella que

---

<sup>9</sup> Puerto de Tarragona y estaciones de ferrocarriles que confluyen en esta capital. Memoria que publica la Junta de Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferrocarriles y medios que pueden emplearse para remediarlos, 1883. Imprenta de Puigrubí y Arís. Tarragona. Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Tarragona y Archivo Histórico Archidiecésano de Tarragona.

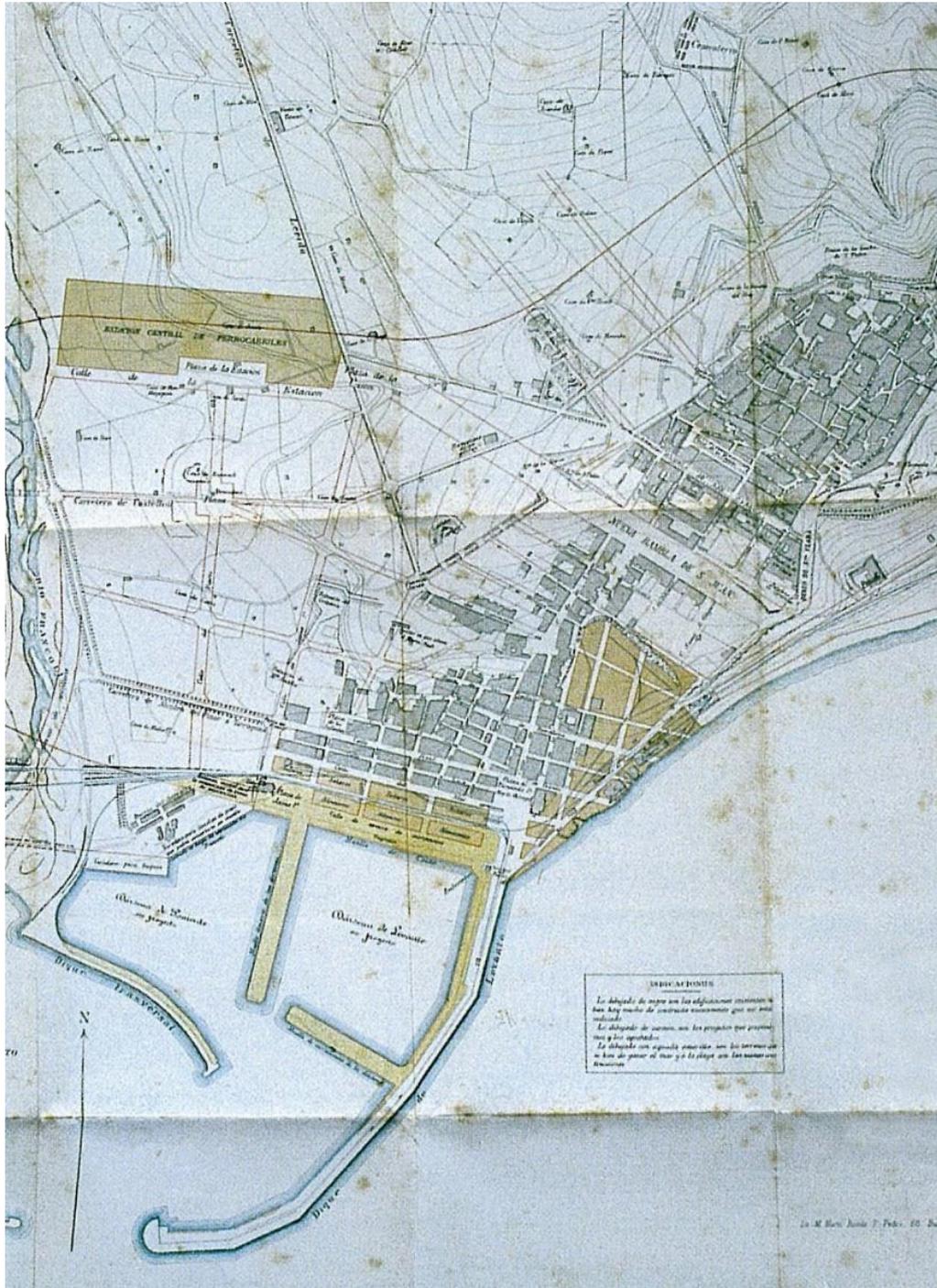
suponía el nuevo barrio del Serrallo y las antiguas fortificaciones dificultaba el paso de las líneas de ferrocarril de las diferentes concesionarias, llegando incluso alguna de ellas a solicitar autorización para unificar los trazados existentes a cambio de compartir los gastos de mantenimiento. Además, las líneas de Valencia y Barcelona compartían estación de pasajeros, al ser materialmente imposible disponer de tres terminales en las inmediaciones de la actual plaza *dels Carros*.

Tal concentración de tráfico e intereses llevó a una situación de saturación de la franja litoral del frente urbano de Marina, que extendió la playa de vías de las diferentes estaciones de clasificación hasta el final de la playa del *Miracle*, con el consiguiente efecto barrera que agravaría al de la propia topografía. El único acceso al puerto —y a la vez paso a nivel— se convirtió en una barrera inexpugnable.<sup>10</sup> De forma interesada, pero no menos cierta, Bellido argumentó en su informe que estas disfunciones operativas de falta de espacio físico e incluso de competencia entre compañías concesionarias del ferrocarril llevaría a una saturación de tráfico y maniobras de los convoyes que operaban de las tres concesionarias. Con ello supo incluir en el catálogo de perjuicios relacionados la idea de que en la situación descrita “*no se llenan las necesidades con las estaciones concedidas*”, justificando así que el problema se debía al trazado y diseño de las instalaciones del ferrocarril y no dependía de las también deficientes instalaciones y accesos del puerto. La solución, para Bellido y para la comisión constituida para analizar el agravio era trasladar el tráfico de ferrocarril a las afueras de la ciudad. Preocupado por la saturación de tráfico ferroviario a las puertas del dique de levante del puerto, Bellido se aventura a considerar la necesidad de desviar el ferrocarril fuera del entramado urbano de la ciudad del siglo XIX. Con esta operación no solo propuso una alternativa a la línea por la costa, sino que intuyó las condiciones para una aproximación de la ciudad al río.

---

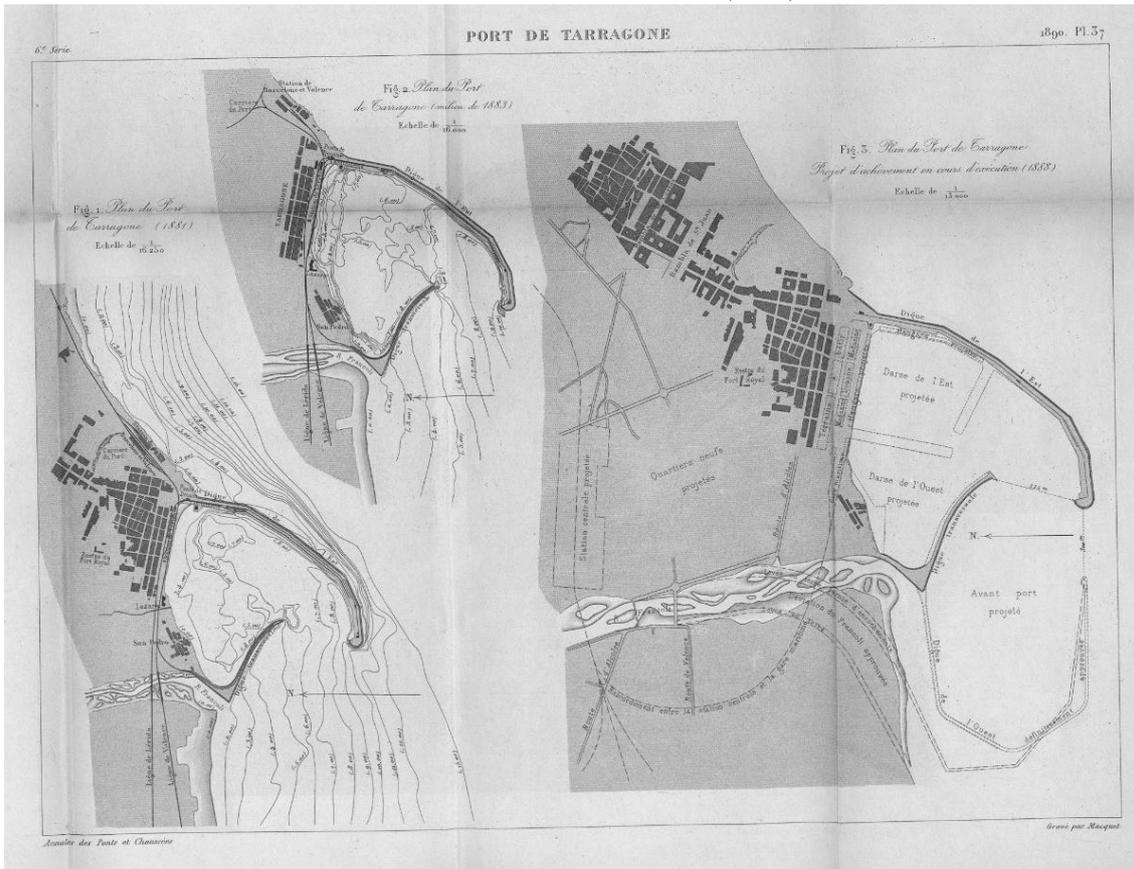
<sup>10</sup> “*pues hay ocasiones muy frecuentes de tener tres y cuatro horas seguidas detenidos los trenes de materiales, sin poder conducirlos á las obras donde se han de emplear, porque las Empresas tienen todas las vías ocupadas*” Revista de Obras Públicas, 1925, 73, tomo I (2422):57-61.

Figura 08. Tarragona. Proyecto para una nueva Estación Central de ferrocarriles. 1882



Fuente: Archivo Histórico de Tarragona

Figura 09. Port de Tarragone. Plan du Port de Tarragone (1881), (milieu de 1883), Projet d'achèvement en cours d'exécution (1883)



Fuente : *Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*. 1890. (SER6, VOL2, T20). Bibliothèque Nationale de France <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb34348188q>

### 3.4 La Estación “Clasificación” (1925)

Nos puede parecer incomprensible que parte del trazado del ferrocarril por la plana del *Camp* se bifurque precisamente en el cauce del río Francolí, una vez superada la estación de la playa del *Miracle*, una de las tres que llegó a tener la ciudad. Pero la explicación hay que buscarla en el contexto concesionario del momento y en la distancia en el tiempo de las diferentes etapas de construcción de dichas líneas, la Norte y la MZA. Además, debemos tener en cuenta que el proceso constructivo de estas líneas de ferrocarril se realizó de sur a norte, siendo su punto de convergencia máximo para el acceso a la ciudad, el “corredor” formado entre el Serrallo y el muelle de pescadores de Marina y la parte baja del *Rec Major*, una suerte de huertos, casetas y trazados de vialidad incompletos, y en el que a partir de 1893 se instalan diversas industrias. Nos referimos a lo que fue la primera periferia por acumulación industrial que ha tenido la ciudad en su perímetro extrarradio, entre el límite del cauce del río y las antiguas fortificaciones. Esta curiosa convergencia de ferrocarriles implicó la necesidad de construir dos puentes, muy próximos entre ellos, sobre el río. Puentes en su origen metálicos y que, con el tiempo y su modernización han sido modificados. Lo ocioso de esta convergencia también constituyó una oportunidad precisamente por ser enlace y bifurcación, condiciones que fueron aprovechadas para liberar la estación convencional del ferrocarril de su playa de

vías y depósito de locomotoras,<sup>11</sup> y trasladarla a lo que sería la nueva estación Clasificación (mercancías) que empezó a ser operativa en 1915, siendo una de las diez clasificaciones principales de RENFE a finales de los años cincuenta (J. Santos, 2011), y que durante varios años compartió protagonismo con la estación de la playa del *Miracle*.

Figura 10. Ferrocarril Reus-Tarragona. Tramo Entrevías-Puerto de Tarragona.



Fuente: Archivo fotográfico Canadell

La operación supuso el inicio de la descongestión de la franja litoral de la ciudad y la oportunidad de Entrevías para acoger industrias que requerían tener cerca los muelles de carga de mercancías. En 1925 el Ingeniero de Caminos Francisco Castejón describe esta nueva estación de Clasificación como “*estación de término de las líneas de Valencia a Tarragona y de Lérida-Reus-Tarragona, y presta, además del servicio de estas dos líneas, el combinado con la Compañía de MZA en su ramal de Tarragona a Barcelona*”. Esta estación se convirtió en una de las dieciséis estaciones-centro<sup>12</sup> repartidas por toda la península con el fin de articular el transporte de mercancías y acercarlo a los nodos más relevantes. Su uso y desuso, su configuración geométrica, su escaso acceso y sus vecindades siguen confinando un terreno vedado a la ciudad y al ciudadano, en el que pueden contemplarse construcciones marginales, que en su día también ocuparon el cauce y las playas más próximas a la ciudad y que fueron objeto de las imágenes de marginalidad más representativas del desarrollo desbocado en la Tarragona industrial de los años sesenta.

---

<sup>11</sup> “[...] no siendo suficientes las instalaciones de la estación local, que es fusión de dos estaciones antiguas, para las maniobras de formación y descomposición de trenes, se ha establecido una estación auxiliar de clasificación a la salida de la estación de Tarragona, en las inmediaciones del río Francolí y entre las líneas de Valencia y de Lérida.” Revista de Obras Públicas, 1925, 73, tomo I (2422):57-61.

<sup>12</sup> Por lo que respecta a las estaciones centro, peculiar denominación que hacía referencia al transporte de mercancías al detalle, el PDM de 1964 revolucionó el sistema hasta entonces existente planteando una red de Estaciones-Centro (J. Santos, 2011:183)

Figura 11. La estación “Clasificación-mercancías” en relación con el trazado urbano de ferrocarril en Tarragona (estaciones en Calle del Mar y Playa del *Miracle*), 1958.



Fuente: *Institut Cartogràfic de Catalunya* (ICC), manipulaci3n del original

#### 4 LOS PROYECTOS DE NUEVAS ESTACIONES EN LAS CR3NICAS URBANAS DE “PETR3FILO” (1945-1983)

Luis Mar3a Mezquida narr3 cuarenta a3os fundamentales del desarrollo econ3mico, social y urbano de Tarragona a trav3s de sus cr3nicas peri3dicas en el *Diario Espa3ol*.<sup>13</sup> Bajo el pseud3nimo de Petr3filo —amigo de las piedras— firm3 alrededor de ocho mil cr3nicas entre 1945 y 1983. Gran aficionado a la arqueolog3a, miembro del Sindicato de Iniciativas y Turismo y protagonista de la sociedad civil tarraconense, introdujo con su trabajo un retrato escrito sobre la ciudad, acompa3ando puntualmente su desarrollo industrial y urbano. El inter3s de la cr3nica de Petr3filo es sustancial principalmente por la oportunidad period3stica del momento, por la necesidad de informaci3n y por un inter3s gubernamental en dosificarla. Convirti3 en noticia los peque3os acontecimientos que poco a poco transformaban la ciudad y que el ciudadano pod3a percibir d3a a d3a. Sus cr3nicas, encadenadas semanalmente, dejaban constancia de la progresi3n urbana en la ciudad y sus alrededores, y constituyen hoy un documento excepcional depositado en las hemerotecas. A lo largo de su trayectoria escribi3 un gran n3mero de cr3nicas relacionadas con la mejora y modernizaci3n de los trazados del ferrocarril en Tarragona y con los sucesivos proyectos de nuevas estaciones en la ciudad que podemos agrupar seg3n la siguiente cronolog3a.

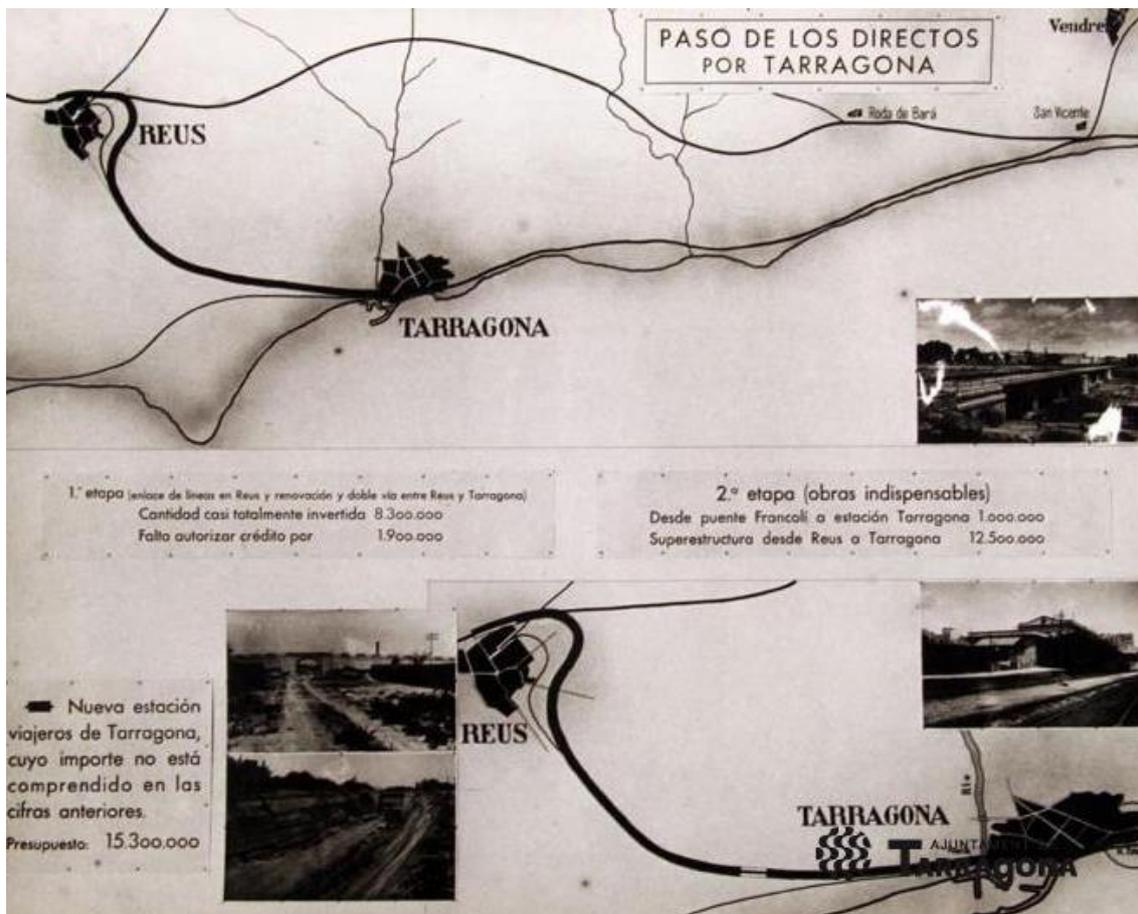
---

<sup>13</sup> Periodista y escritor. Colaborador del *Diario Espa3ol*. Autor de los libros: *La batalla del Ebro*. *Gu3a de Tarragona y su provincia*, *Jornadas catalanas en Extremadura*, *Tarragona*, *Par3s 1957*, *La batalla del Segre*.

#### 4.1 El paso de los “Directos” y la nueva estación del Anfiteatro (1945-1959)

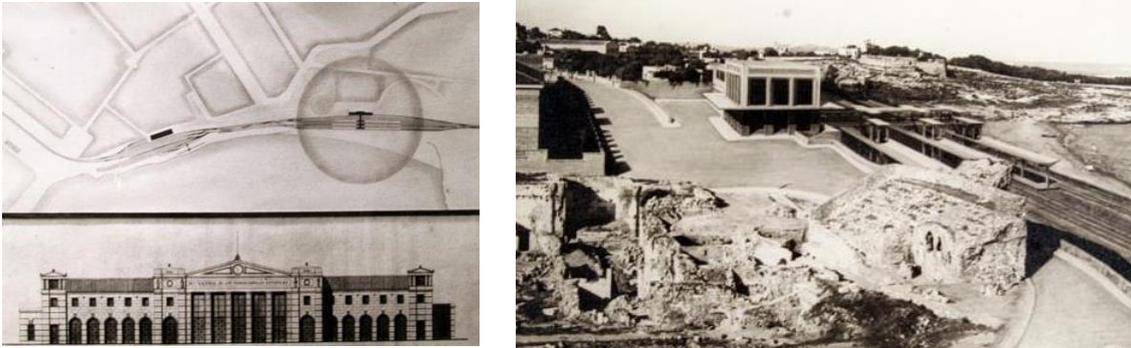
Descartada la idea inicial de Bellido de una nueva Estación Central coincidiendo con la prolongación de la Rambla de Tarragona y el diseño de la nueva plaza Imperial Tarraco (1925), la ciudad fija su prioridad en atraer el paso de los “Directos” entre Madrid y Barcelona. Para ello es necesario la construcción de una doble vía entre Reus y Tarragona y su electrificación. El paso de los trenes directos por Tarragona ya es una realidad en 1952 y coincide con la idea de mejorar y ampliar la estación de la playa del *Miracle*. Estas instalaciones obsoletas serán objeto de varios proyectos de mejora y ampliación que a la vez ambicionan la reordenación de la playa y sus accesos. La idea consiste en la construcción de un nuevo edificio, próximo a la histórica estación, y cercano al Anfiteatro Romano y a la Escuela Normal de Magisterio ubicados ambos en una cota superior a la playa de vías existente y que garantiza una mejor conexión y acceso desde la ciudad. Esto supone potenciar una nueva plaza, del Cardenal Arze Ochotorena, y la reorganización de accesos, a la vez permite la mejora paisajística de la playa de vías de la estación del *Miracle*, una mejor visual desde el Balcón del Mediterráneo y una mejora urbanística substancial de esta zona Este de la ciudad. No obstante, poco tiempo después, el propio ayuntamiento “*desestimó tales planes por considerar que hipotecaban para siempre el porvenir de nuestras playas*” (Mezquida, 1967).

Figura 12. Panel explicativo del proceso de modernización del trazado del FF.CC. por Tarragona para el paso de los “Directos”, 1950



Fuente: Archivo histórico fotográfico municipal de Tarragona

Figura 13. Diferentes proyectos para la nueva estación de FF.CC. en Playa del *Miracle*-Anfiteatro. Izquierda: autor desconocido, 1950. Derecha: autor J.M<sup>a</sup>. Monravá. Fotomontaje, 1952.



Fuente: Archivo histórico fotográfico municipal de Tarragona

#### 4.2 La estación en Torreforta y el túnel por la “Pedrera” (1960-1966)

El impulso económico y social que depara a Tarragona la década de los cincuenta, con importantes inversiones como la Universidad Laboral (1952-1956) y la Ciudad Residencial (1954-1959) y una incipiente industrialización fomentada indirectamente por el Plan de Urgencia Social de Barcelona (1958) y de su necesaria descongestión, coloca a la infraestructura ferroviaria de la ciudad en el punto de mira de la modernización de la ciudad. Para ello en 1960 se estudia un Plan de Ordenación Ferroviaria de Tarragona que básicamente promueve la descongestión de la zona del *Miracle* y el desvío de las vías por el interior liberando a sí otro de los tesoros de la ciudad, sus playas. Básicamente el plan promueve la construcción de una nueva estación en las inmediaciones de Torreforta, un apeadero a la altura de la calle Adrinano y un túnel ferroviario que atraviesa la ciudad desde la explanada de la pedrera del puerto hasta las proximidades del Santuario de Nuestra Señora de la Salud, en dirección a la Ciudad Residencial y hasta enlazar con la actual línea a la altura de la pedrera del Médol. Toda una inversión de trescientos ochenta millones de pesetas de la época que rápidamente fue superada por sucesivas nuevas propuestas.

Figura 14. Cónicas de J. M<sup>a</sup> Mezquida (Petrófilo) con relación a nuevos proyectos de variantes y túneles ferroviarios en la ciudad de Tarragona. Izquierda: 26/04/1960. Derecha: 21/11/1962.

## Túnel ferroviario

La noticia causó sensación en Tarragona donde era prácticamente ignorado el estudio de ordenación ferroviaria de la Ciudad. Cálculas y utópicos proyectos desde que éramos niños los hemos oído en repetidas ocasiones, pero el planteamiento en serio de una obra de semejante envergadura, es la primera vez que se presenta en la capital. En líneas generales, nuestros lectores conocen el proyecto. Proyecto que sitúa una estación en las proximidades de Torreforta, desvía la línea férrea en el paso a nivel del Puerto y se adentra en un túnel que atravesaría la colina rocosa sobre la que se asienta el casco urbano. El apeadero se emplaza al final de la calle de Adriano, frente a la fábrica del Mundial, mediante la construcción de un edificio de varios pisos que desciende hasta los andenes situados en la explanada de La Pedrera. El túnel atraviesa la antedicha calle de Adriano, Rambla del Generalísimo, calle de San Agustín, Rambla de San Carlos, Portalet y Bajada de la Pescadería para derivar hacia la zona del Portal de San Antonio y salir en las proximidades del Santuario de Nuestra Señora de la Salud. Después prosigue el trazado hacia el valle de la Ermita, Más de la Jota, Ciudad Residencial, Más Rabassa hasta enlazar, pasada ya la cantera romana de El Medol, con la actual línea.

A nuestro modo de ser tal solución, con ser momentáneamente onerosa a la larga es rentable, por cuanto la sustitución de vías y terraplenes hacia el interior, ofrece a la RENFE una serie de solares edificables, partiendo de la misma estación. Aparte el hecho de que tales proyectos supervalorizarían toda la franja de nuestro litoral, aquellos terrenos resultantes de la desaparición de railes y traviesas, se pagarían a peso de oro, pues no se olvide que la costa tarraconense constituye la segunda reserva turística de Cataluña, una vez saturada la Costa Brava, como consecuencia de su proximidad fronteriza. A medida que los años pasen y Europa se una cada vez más, suprimiendo controles y barreras, hasta borrar definitivamente las fronteras que nos separan, el litoral tarraconense tendrá más valor. De ahí que la solución propugnada, podría ofrecer mayor efectividad en un periodo de tiempo relativamente próximo, pues libera a nuestras playas del dogal de las vías férreas, dando pie al desarrollo de amplios planes urbanísticos.

Planteada pues la cuestión, lo más importante es la acogida dispensada al anteproyecto en la Dirección General de Ferrocarriles que ha de informar en definitiva, la viabilidad del mismo. Técnicamente no existe obstáculo alguno y las dificultades podrían presentarse desde el punto de vista económico, pues no se olvide que la obra asciende a 300 millones de pesetas. Claro está que los terrenos resultantes de la realización de los trabajos y el incremento de valor de toda nuestra costa, superaría la inversión inicial, pero de momento, hay que saber exactamente si la Administración dispone o está dispuesta a conceder los créditos necesarios. Esta es la cuestión.

P E T R Ó F I L O

## Nuevo proyecto de desviación ferroviaria

En las recientes declaraciones del alcalde de la ciudad, don Benigno Dalmau, fue enunciada una cuestión que interesa mucho a Tarragona cual es el proyecto de desviación del ferrocarril. A raíz de la visita del Ministro de Obras Públicas —hace tres años— se planteó formalmente el proyecto, habida cuenta la importancia progresiva de la zona del litoral como consecuencia de la afluencia turística y la posibilidad de rescatar el sector inmediato a la costa. Enagado el proyecto a la 2.<sup>a</sup> Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles, hace poco ha sido enteramente terminado, remitiéndose al Ayuntamiento una copia del indicado plano.

En síntesis estiman los técnicos la desviación del ferrocarril mediante la construcción de un túnel que atravesaría de parte a parte el promontorio rocoso sobre el que la ciudad se halla asentada. Para ello en las inmediaciones de la actual estación de Clasificación situada en pleno polígono industrial, se iniciaría el desvío que tendría entrada en las proximidades de La Pedrera para proseguir mediante túnel hacia el lado opuesto de la colina, desde donde continuaría por el valle de la Ermita de la Salud hacia la Ciudad Residencial, cantera romana de "El Medol" y alrededores del Castillo de Tamarit y desembocadura del Gayá, donde se uniría al actual trazado. Asimismo prevé el proyecto la construcción de dos estaciones de gran y pequeña velocidad, una tercera estación destinada a viajeros y un apeadero, en lugar más inmediato al casco urbano.

La financiación de la obra supone un inversión de 350 a 380 millones de pesetas. Si bien resulta elevado su coste, existe un factor sumamente favorable para el desarrollo del proyecto, cual es la plus valía de los terrenos beneficiados por la desviación de la línea del litoral y la serie de solares resultantes como consecuencia de la desaparición de la actual estación ferroviaria. El Paseo Marítimo que la ciudad aspira desde hace tantos años sería una realidad. Una amplia avenida junto al mar en los actuales muelles de la RENFE permitiría la construcción de una espléndida zona residencial en las proximidades del puerto a la par que la desaparición de los actuales terraplenes del ferrocarril, devolvería a las playas la autenticidad del paisaje adulterado por exigencias del trazado de la vía.

La Alcaldía refiriéndose a la obra manifestó que "aparte pueden encontrarse fórmulas financieras para la ejecución del proyecto que resuelvan la dificultad que suponen cifras tan elevadas es lo cierto que si los demás organismos que ahora han de intervenir y sobre todo el Consejo de Ministros continúa prestándole el apoyo a la idea, podemos abrigar la esperanza de que continúe su camino y se llegue a su realización". Hasta aquí pues, el estado de este proyecto que no dudamos en calificar de los más importantes que tiene planteados Tarragona. Suprimir las vías de debajo el Balcón del Mediterráneo ha sido siempre una vieja aspiración nunca alcanzada. Confeccionados los planos la desviación proyectada abre insospechadas posibilidades a la extensa zona del litoral que hoy solo intuímos al considerar la creciente importancia del turismo en la economía del país. — PETRÓFILO

Fuente: Diario Español. Hemeroteca del Centre de Lectura de Reus.

### 4.3 Otros túneles y estaciones (1967-1969)

La voluntad de liberar el frente marítimo de la ciudad de la playa de vías y estación de clasificación y depósito de locomotoras del *Miracle* provoca una sucesión de variantes del proyecto original de desviación al interior del trazado del ferrocarril<sup>14</sup>. Un proyecto más ambicioso propone desviar la línea del ferrocarril a la altura del "Mas Marqués" y situando la estación central en los alrededores del Francolí (Mezquida, 1967), a la vez, y ante las dificultades técnicas y económicas de los túneles propuestos se sigue pensando que la cubrición de la playa de vías de la actual estación formando un nuevo paseo marítimo. A finales de 1967 el Plan del ingeniero Muñoz Homs, impulsado por la Jefatura de Obras Públicas, realiza una nueva propuesta de túnel, este de mayor envergadura y

<sup>14</sup> "La defensa de la centralidad de la estación por parte de las compañías ferroviarias incluso ha llevado a justificar al menos parcialmente algunas propuestas de variante ferroviaria, consistentes en construir un tramo férreo subterráneo disponiendo una estación más céntrica que la existente. En el caso de la propuesta municipal de 1965 para Tarragona, adoptada por RENFE en el estudio de la RAF de Tarragona de 1973, lo importante era eliminar la barrera ferroviaria que separa a la ciudad del mar, pero la estación prevista adquiriría una centralidad indudable". (L. Santos, 2011:164)

trazado, que topa con las mismas dificultades de viabilidad económica pese a que la Comisión de Enlaces Ferroviarios lo estima nuevamente en 1968 consiguiendo incluir el proyecto en el 2º Plan de Desarrollo Franquista (Mezquida, 1967).

#### **4.4 La confirmación de la estación de la playa del *Miracle* (1970-1983)**

Tras los sucesivos intentos de dotar a la ciudad de una nueva estación central y de conseguir liberar la línea de costa de la línea del ferrocarril finalmente se confirma a las antiguas instalaciones de la playa del *Miracle* como la principal estación ferroviaria de la ciudad. A partir de 1970 se llevan a cabo sucesivas intervenciones para la modernización del edificio y transformación y ampliación de sus andenes que con mayor o menor fortuna han perdurado hasta nuestros días.

### **5. “PONENT-HORTA GRAN”: ESTACIÓN CENTRAL INTERMODAL Y URBANA. UN POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO DEL AVANCE DEL POUM**

Si, hasta el momento, las trazas y huecos infraestructurales han ejercido de vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social del *Camp* de Tarragona, la oportunidad de las tangencias, que nos brindan las actuales infraestructuras, se convierte en generadoras de una gran escala que el territorio aún no reconoce como propia y que debiera “*desvestir a las infraestructuras de su autonomía para responsabilizarlas de su naturaleza urbana*” (Gómez-Ordóñez, 1982). Dicho de otro modo, si la triangulación de infraestructuras ha sido para el *Camp* un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, las nuevas tangencias lo serán para asegurar la mejor conexión entre estos trazados. Para seguir gestionando de forma astuta esta singular geometría infraestructural hemos de tener más presente a la población que vive, trabaja y se desplaza por este territorio. De ahí a que la capacidad poblacional sea el mejor factor que manejar para el cálculo del mayor valor intermodal en este ámbito geográfico. La especial acumulación de líneas y corredores estratégicos, dando lugar a ricas tangencias que señalan claras oportunidades, hace demasiado comprometida la búsqueda de una única centralidad extraurbana que acumule la peculiaridad policéntrica de este territorio. Probablemente la mejor respuesta a esta demanda de conectividad entre flujos y poblaciones es el aprovechamiento de la intermodalidad<sup>15</sup> más eficiente. Y en este sentido la tangencia de trazados actuales que se produce entorno al nuevo sector de reprogramación urbana que prevé el Avance del Plan de Ordenación Urbanística Municipal de Tarragona<sup>16</sup>, recientemente aprobado y en trámites para convertirse en un documento de aprobación inicial, combina más eficazmente los flujos de población que

---

<sup>15</sup> “En definitiva, la intermodalidad es un objetivo y un criterio de intervención para los ferrocarriles en relación con los otros modos de transporte. Algo que tiene un campo de actuación amplísimo en las ciudades medias españolas. Un desarrollo relevante de las cercanías ferroviarias sólo es posible mediante actuaciones encaminadas a la mayor intermodalidad del tipo coche-tren (los estacionamientos) y del tipo tren-autobús, tren-autobús urbano y tren-tranvía (intercambiadores)”. (J. Santos, 2011:191)

<sup>16</sup> El Avance del POUM de Tarragona fue aprobado por el Pleno municipal del Ayuntamiento de Tarragona el 27 de octubre de 2022 y la Comisión Territorial de Urbanismo del Camp de Tarragona aprobó en fecha 20 de marzo de 2023 el informe urbanístico y territorial previo necesario para validar esta documentación y continuar con su trámite urbanístico. Este documento ha sido redactado por la Oficina Municipal de Redacción del POUM del Ayuntamiento de Tarragona.

transporta la red de ferrocarril actualmente en servicio (corredor Mora-Reus-Tarragona y corredor Salou-Tarragona-Barcelona). También recibe los del corredor del mediterráneo, una vez se asuma el inevitable *bypass* que recupere la circulación de trenes de largo recorrido por el centro de la ciudad, y las dinámicas propias de ubicar una estación en un entorno más urbano, a diferencia de la opción de Estación Central sobre el corredor del Mediterráneo y en las inmediaciones del aeropuerto de Reus, o la más reciente alternativa a esta estación más próxima a Vila-seca, que requiere “*reforzar la necesidad de revisar el modelo de movilidad del área, ya que los accesos actuales resultan muy limitados, vías de acceso con un notable déficit de capacidad de carga y una reducida oferta de transporte público*” (Bellet, Gutiérrez, 2011:251).

En el transcurso de los últimos diez años se han construido, renovado y ampliado una serie de infraestructuras viarias tangentes a el “*Ponent-Horta Gran*” que han mejorado la accesibilidad a este sector, contribuyendo también a una mejor organización del tráfico pasante. La construcción de los tramos de la A-7 a su paso por Tarragona supuso la desviación por completo del tráfico pasante de Valencia a Barcelona, descongestionando el antiguo trazado de la N-340 a su paso por *Ponent*. También la puesta en servicio recientemente de la A-27, la nueva vía rápida y de alta capacidad que unirá el puerto y Tarragona con el interior de Cataluña y el norte de España, mejorará el tránsito de la congestionada N-240 y, probablemente, alterará los flujos de tráfico de llegada a Tarragona, tradicionalmente concentrados en la plaza Imperial Tarraco. La apertura de la nueva vía rápida del *Raval de Mar* —conexión de Vila-seca con su núcleo turístico de La Pineda— ha supuesto la construcción de una infraestructura tangente que define muy claramente lo que deberían ser los límites entre el uso industrial imperante y el incesante uso turístico que promueve el *Consorci Recreatiu Turístic* (CRT). La proximidad de estas nuevas tangencias reafirma la potencialidad de la estación “*Ponent-Horta Gran*” como nueva centralidad urbana que “*deviene, a la vez, en nodo y lugar, en un sistema especial complejo y donde convergen dinámicas multiescalares*” (Bellet, Jurado, 2014:22), además de intercambiador perfecto y mejor alternativa a la propuesta de nuevas estaciones extraurbanas, conectando el ferrocarril de la costa, y el futuro tranvía (*TramCamp*) con un necesario *Bypass* en el corredor del mediterráneo. La nueva arteria de alta capacidad A-27, que apunta hacia el puerto, confirma la condición desplazable del centro hacia *Ponent* como muestra del dinamismo de la constitución urbana de la ciudad.

Figura 15. Esquema de las diferentes urbanidades, centralidades, espacios de oportunidad y tangencias que coexisten en Entrevías. Hipótesis para una Estación Central Intermodal de Tarragona y del Camp.



Fuente: Elaboración propia (2017)

### 5.1 Un complejo entramado territorial de estaciones peri-urbanas

Como se ha podido comprobar en los capítulos anteriores históricamente la ciudad de Tarragona ha debatido intensamente sobre la mejor localización de la estación de FF.CC. de referencia de la ciudad y su encaje en el sistema ferroviario territorial. Abundantes y diversas han sido las alternativas a lo largo de los últimos sesenta años, pero todavía perdura como una de las asignaturas pendientes a resolver. Actualmente las previsiones del Plan territorial parcial del Camp de Tarragona (en adelante PTPCT) establecen que “el principal reto a medio y largo plazo sería hacer llegar los servicios regionales de altas prestaciones al centro de las principales ciudades de la conurbación central de una forma eficiente y útil para los usuarios potenciales” y deja “los servicios de mayor recorrido a estaciones de altas prestaciones o centrales”. Sin embargo, el propio redactado del Plan territorial parcial reconoce que “el planeamiento sectorial actual no da solución a una plena intermodalidad entre los diferentes sistemas ferroviarios” puesto que “los servicios de largo recorrido de altas prestaciones no se encuentran con los trenes convencionales” y que “sin actuaciones complementarias, la

*relación del conjunto de la conurbación con los trenes de altas prestaciones debe producirse, forzosamente, con el transporte rodado”.*

El Plan territorial parcial también hace especial referencia a la *“insuficiente inserción urbana del ferrocarril”* y la necesidad *“de acercar el tren a la ciudad de hoy ya la de mañana”*. En este sentido resulta un factor de oportunidad para la ciudad, sustentado en un discurso local, pero en base a estrategias más territoriales, el perfeccionamiento de las propuestas y alternativas de esta nueva etapa de planificación general del municipio para la ubicación de su estación de referencia y de una integración ferroviaria a su paso por la ciudad que refuercen la posición de la ciudad en la arquitectura territorial e intermodal del *Camp* de Tarragona. A grandes rasgos y según describe la diagnosis del Plan territorial parcial en vigor, *“la distribución de la población y la dispersión de nodos y sistemas relevantes hacen difícil vertebrar ferroviariamente la conurbación central del Camp de Tarragona de una manera más eficiente”*. Todo ello obligaría a proyectar redes con ramales y estaciones de transbordo dispersas. Esto haría inviable una masa crítica suficiente para dar un servicio de calidad, con una frecuencia de paso adecuada en todos los ramales en conexión con el área metropolitana de Barcelona principalmente. La entrada prevista de ancho UIC en la ciudad de Tarragona y en Port Aventura no dejan de ser ramales en callejón sin salida fuera de las líneas principales. El propio Plan Territorial, que define de esta forma el entramado ferroviario de su ámbito central, considera que *“el reto debe ser diseñar un sistema que vertebre, con el número mínimo de corredores y evitando redundancias, la mayor parte de las áreas más pobladas, los futuros ámbitos de crecimiento (residenciales y terciarios) y los principales sistemas intermodales”*.

Con relación a la actual ubicación excéntrica de las estaciones de altas prestaciones respecto a los principales núcleos urbanos que prioriza el PTPCT y la especial acumulación de líneas y corredores estratégicos en el *Camp* de Tarragona hace demasiada comprometida —y débil— la búsqueda de una única centralidad extraurbana que acumule la peculiaridad policéntrica de este territorio. Alternativas como la estación Central Intermodal en el aeropuerto de Reus (tren-avión) y la más reciente sobre el cruce de los FF.CC. en Vila-seca (tren-tren) son propuestas que no aprovechan las dinámicas más urbanas como mejor intermodalidad posible e incrementan la omni-centralidad territorial y la disgregación urbana. Según el propio Plan territorial parcial el reto a medio y largo plazo sería hacer llegar los servicios regionales de altas prestaciones al centro de las principales ciudades de forma eficiente y útil para los usuarios potenciales, en este sentido, considera que en el caso de las estaciones de altas prestaciones (Camp de Tarragona y Central) el factor *“tiempo de accesibilidad”* no es relevante y justifica la excentricidad de estas estaciones. En este sentido, la aspiración de este tipo de infraestructuras de movilidad y de intermodalidad debería priorizar su incorporación a la Forma General de las ciudades como mejor oportunidad nodal, donde convergen dinámicas multiescalares —pero también urbanas— como mecanismos evolutivos y de articulación formal generadores de la gran escala de la ciudad que reconocen la mayor conectividad e intermodalidad que proporciona un contexto mucho más central en el marco de una trama urbana más consolidada o en proceso de transformación.

Figura 16. Esquema de las diferentes ubicaciones de estaciones periféricas en el Camp de Tarragona, en uso y en proyecto.



Fuente: Memoria de ordenación del Avance del POUM de Tarragona

Estas propuestas de ubicación de nuevas estaciones intermodales periféricas todavía siguen en estudio, y en este sentido, la actual ordenación territorial deja abierta la puerta a importantes reajustes estratégicos, y de lógica interna, dentro de la conurbación central del Camp de Tarragona. El principal sería el relativo a la necesaria intermodalidad de la red, así establece que es necesario impulsar la creación de un intercambiador de transporte de viajeros donde confluyan los servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, tranvía y autobús. Por otra parte, se advierte de la *“insuficiente inserción urbana del ferrocarril”* que también afecta a la viabilidad de proyectos de ciudad, especialmente en el caso de Tarragona ciudad por la barrera que supone el FF.CC. Ante este escenario lleno de incertidumbres y dificultades técnicas y económicas, abierto todavía al estudio de otras alternativas más eficientes y más intermodales —pero sobre todo— más insertadas en un contexto de trama urbana, consolidada y/o en transformación, la ciudad de Tarragona debe aspirar, como ciudad líder en población y en actividad económica e industrial de la conurbación, a acoger una estación —en forma de intercambiador nodal completo— donde confluyan todos los servicios ferroviarios (alta velocidad, regionales y cercanías).

## 5.2 La propuesta estratégica de un *Bypass* ferroviario de ancho UIC

El avance del POUM de Tarragona, en relación con el modelo ferroviario de ancho UIC (estándar) a implantar en Tarragona, incorpora las determinaciones del Plan territorial parcial del *Camp* de Tarragona (PTPCT) y del Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña (PITC). En la línea de los objetivos y estrategias definidas en la agenda de los pueblos y ciudades de Cataluña 2050 relativas a la gobernanza municipal en la que se promueve la coordinación de las estrategias urbanas y territoriales y con la voluntad de conseguir una mayor intermodalidad siempre en el marco de contextos urbanos consolidados o en transformación, el avance aporta otras visiones complementarias —en forma de alternativa de *bypass* ferroviario de ancho UIC— que permitan ajustar y consolidar la ordenación ferroviaria prevista en el PTPCT. Históricamente, y tal como describe el PTPCT, *“la participación de diferentes*

*administraciones y agentes locales ha hecho que la concepción de cada una de estas redes haya sido considerada a menudo de forma independiente”, es por esto que las propuestas del avance del POUM de Tarragona van en la línea de alcanzar el gran reto que propone el PTPCT, “de abordar la articulación del conjunto de estas redes ferroviarias bajo un modelo de movilidad unitario, coherente y eficiente”, pero siempre “atendiendo al sistema de asentamientos y usos del suelo previstos y al sistema de espacios abiertos, de forma que se garantice la vertebración de la ciudad actual y de la ciudad futura”.*

Considerando la premisa del PTPCT en relación a la integración urbana del ferrocarril en coherencia con el planeamiento urbanístico actual y futuro, las propuestas complementarias de nuevos trazados de ferrocarril que valora el Avance de POUM —y en especial los de ancho UIC— se estructuran estratégicamente de modo que *“se optimicen las sinergias entre ferrocarril y nueva ciudad: una nueva ciudad genera nuevas demandas y un nuevo ferrocarril ayuda a fijar población residente en torno a las estaciones”*. Y es precisamente sobre esta última parte de la premisa del PTPCT que se han trabajado las propuestas —norte y este— de *Bypass* ferroviario de ancho UIC considerando la oportunidad de establecer una nueva estación central de FF.CC. en la ciudad de Tarragona, de mayor intermodalidad, en un entorno urbano —periférico o en consolidación— que ayude a impulsar su transformación urbanística para vertebrar mejor el crecimiento y la articulación territorial de la ciudad futura que prevé el avance del POUM, con el objetivo final marcado por la agenda de los pueblos y ciudades de Cataluña de llegar a un desarrollo de un modelo de movilidad como servicio integrado, multimodal, colectiva, conectada, descarbonizada, inclusiva y segura.

Bajo estas premisas, el estudio de alternativas que propone el Avance del POUM toma como punto de partida las líneas de actuación del PTPCT para la potenciación de las altas prestaciones del modelo ferroviario teniendo en cuenta los núcleos urbanos y por tanto apostando por una estación de altas prestaciones, e intermodal, en el centro de la ciudad de Tarragona en línea al modelo propuesto por el Plan territorial que *“se basa en la integración de las redes de distribución y conectividad interna, y en la concentración de la oferta en todos los niveles, articuladas en diferentes estaciones intermodales, la mayor parte céntricas”*. Básicamente la propuesta del Avance del POUM reconoce el trazado fijado en el PTPCT que *“preveía la conexión de la línea de otras prestaciones (AVE) a la altura de La Pobla de Montornès y Roda de Barà con la línea convencional a la altura de Ferran y Tamarit”* y le llama alternativa *“Bypass Est”*. Esta alternativa tiene dos posibles trazados E1 y E2.

Figura 17. Alternativas de *Bypass* en el Corredor del Mediterráneo a su paso por Tarragona ciudad.



Fuente: Memoria de ordenación del Avance del POUM de Tarragona

El E1 es el fijado en el plano de propuesta del PTPCT, ya comentado, como conexión a Roda de Barà y el E2 corresponde a la posibilidad de establecer una conexión —con cambiador de ancho— a la altura del Arboç, punto donde la línea de altas prestaciones y la convencional circulan en paralelo, para hacer llegar los trenes de altas prestaciones a Tarragona por la línea convencional —actualmente en obras— para convertirla a ancho mixto (tercer hilo). La otra opción que propone el Avance del POUM es la alternativa “*Bypass Nord*” y transcurre por el corredor de infraestructuras del Francolí, paralelo a la A-27. Esta alternativa no está contemplada en el PTPCT pero presenta características suficientemente interesantes, en la línea de los objetivos antes mencionados, como para tenerla en consideración. También tiene dos posibles trazados N1 y N2. El trazado N1 transcurre por la margen derecha del río. La mayor parte del trazado se prevé en túnel, con una solución similar a los túneles ferroviarios y urbanos de Girona o Córdoba, todo ello con el objetivo de minimizar el posible impacto sobre el cauce del río Francolí y evitar empeorar el efecto barrera que ya genera la A-27 con otra infraestructura sobre ese corredor natural y de infraestructuras. El trazado N2 transcurre la mayor parte en superficie y en viaducto por la margen izquierda del río. Cabe decir que ambas alternativas, la norte y la este, comparten un mismo trazado correspondiente al tramo, de la línea Tarragona-Reus, entre la bifurcación del corredor del Mediterráneo a la altura de La Plana y la estación de mercancías Entrevies -Clasificación.

Más en concreto, la alternativa “*Bypass Nord*” del Avance del POUM es una derivada del proyecto del corredor del Mediterráneo donde se consideraba, según el PTPCT, la posibilidad de hacer llegar servicios terminales de ancho UIC al centro de la ciudad de Tarragona aprovechando el corredor Vila-seca-Tarragona evitando así transbordos de los usuarios del centro de la ciudad. El PTPCT prevé esta opción para trenes de largo recorrido y regionales, es de esta forma que se consigue hacer llegar el tren al centro de la ciudad, a pesar de las limitaciones que supone un ramal UIC en terminal. La alternativa “*Bypass Nord*” que propone el Avance del POUM aprovecha esta opción de ramal sobre el corredor Vila-seca-Tarragona y la estira —en sentido norte— hasta volver a conectar con el corredor del Mediterráneo a la altura de la Petroquímica del Morell. Esta

alternativa, que contempla dos posibles trazados, N1 y N2, tendría una longitud aproximada de 16 km y, por tanto, respecto a otras propuestas, sería muy competitiva económicamente y en relación con los tiempos de viaje, además contemplaría todas las conexiones posibles: a) Valencia-Castellón-Zaragoza-Madrid, b) Valencia-Castellón-Zaragoza-País Vasco-Francia y c) Valencia-Castellón-Barcelona-Girona-Francia.

Pero el verdadero interés urbano de esta alternativa de “*Bypass Nord*” es la posibilidad de ubicar una estación de altas prestaciones en un entorno entendido como punto estratégico por la ciudad, dado que se prevé como área de crecimiento con el objetivo de conectar y vertebrar el entorno urbano situado a poniente de la ciudad con el que se conoce como Tarragona centro, previendo verdes permeables con los espacios abiertos de la *Horta Gran* y el cauce del río Francolí, además se sitúa en un entorno de transformación urbanística (ya previsto en el PDUIT) y que ahora el Avance de POUM prevé analizar, recibiría directamente el impulso económico y de oportunidad de una instalación de esta magnitud. Consiguiendo así acercar definitivamente la plena intermodalidad a la ciudad capital del Camp. Los dos posibles trazados, N1 y N2, que contempla esta alternativa “*Bypass Nord*” comparten un mismo trazado a partir de los terrenos situados a la altura del polígono Entrevías y estación Clasificación hasta cruzada la T-11 en dirección norte por el corredor de infraestructuras. Es en este punto de encuentro con el cauce del río Francolí donde se bifurcan. El trazado N1 en dirección al margen derecho, y en túnel, hasta salir una vez cruzada la AP-7 y en viaducto hasta conectar con el Corredor, y el trazado N2 en dirección al margen izquierdo y en superficie y viaducto hasta conectar también bajo la Petroquímica. El trazado N1 contempla un tramo en túnel de unos 6 km de longitud aproximadamente que preserva el cauce del río y corredor natural del Francolí.

### **5.3 Cuatro hipótesis de estaciones urbanas**

El avance del POUM ha trabajado a partir de cuatro hipótesis (A, B, C y D) de modelo ferroviario integrado que, a su vez, identifican cuatro alternativas de ubicación de la estación de la ciudad (1, 2, 3 y 4). La alternativa 1 corresponde a la actual estación que se mantendría y daría servicio a los trenes convencionales y a los trenes de larga distancia de ancho UIC que aprovecharían el ancho mixto (tercer hilo) pensado más para mercancías. La Alternativa 2 corresponde a la propuesta de estación prevista en el PTPCT —a la altura de la plaza Imperial Tarraco— vinculada al túnel urbano previsto.

Figura 18. Esquema de las cuatro alternativas de ubicación de estación central en Tarragona



Fuente: Memoria de ordenación del Avance del POUM de Tarragona

Las alternativas 3 y 4 reconocen la conectividad e intermodalidad más eficiente que proporciona la posibilidad de una nueva estación de viajeros coincidiendo con la simultaneidad que se produce en las proximidades del ámbito formado por la *Horta Gran* y el Polígono Industrial del Francolí —en el *Ponent*— y que constituye el sector de intercambio de usos, de proximidad urbana y de aproximación territorial con más oportunidades de la ciudad, donde la acumulación y la simultaneidad tienden a la formación de una nueva centralidad urbana muy vinculada —y complementaria— con el nodo Imperial Tarraco, y que agrupa los siguientes flujos; a) de cercanías y regionales, b) de largo recorrido, y de altas prestaciones, ante la posible transformación del ramal UIC, previsto en *Bypass*, c) de transporte urbano e interurbano mediante la nueva construcción del tranvía (*TramCamp*) a su paso por los barrios de *Ponent* y Av. Roma, d) del sistema viario de alta capacidad correspondientes a la A-27 en prolongación con la autovía de Tarragona a Salou C-31b, y todo ello en el contexto de una trama urbana consolidada y en transformación bien conectada —y cercana— a la ciudad más central. Esta coincidencia y simultaneidad de oportunidades convierte a la alternativa 3 en el mejor factor de oportunidad para la ciudad —en base a estrategias más territoriales— por la ubicación de la estación de referencia y de su integración ferroviaria y que refuerzan la posición de Tarragona ciudad en la arquitectura territorial e intermodal del *Camp* de Tarragona.

#### 5.4 *TramCamp*: el futuro eje interterritorial de movilidad en el Camp

El Avance del POUM, en el marco de sus cuatro objetivos estratégicos<sup>17</sup> principales prevé cinco tácticas de encaje territorial<sup>18</sup>, una de las cuales es “*Tramcamp* y ciudad”. Sin

<sup>17</sup> Los cuatro objetivos estratégicos del Avance del POUM son: Ciudad capital del Territorio, Ciudad cohesionada en renovación y regeneración, Ciudad en transición verde y Ciudad socialmente equilibrada.

<sup>18</sup> Las cinco tácticas de encaje territorial que prevé el Avance del POUM son: Alejar de la ciudad el tránsito de las mercancías peligrosas, acercar el tren al centro de la ciudad, impulso de un esquema “en peine” de

embargo, hay que considerar también algunas de las otras cinco tácticas que prevé el documento del Avance y que pueden variar, tal como ya se ha expuesto, la actual configuración de la forma urbana de la ciudad con la incorporación de nuevas dinámicas multiescalares y coyunturales, entendidas también como mecanismos regenerativos, de articulación urbana y generadores de una nueva escala de ciudad. En este sentido el objetivo de acercar el tren al centro de la ciudad (propuestas de *Bypass* ferroviario) y la *Horta Gran*-río Francolí como rótula y conectores urbano-territoriales, son dos tácticas de encaje territorial a tener presentes en todo aquello que afecte a las estructuras básicas de la ciudad, y la propuesta de trazado de tranvía —interurbano y urbano— es un proyecto que prevé un cambio muy substancial en la movilidad territorial y también urbana. Por otra parte, la consecución de las estrategias de encaje territorial que prevé el Avance permitirá el desarrollo y la reprogramación de importantes sectores de ámbito urbano y periurbano de la ciudad, y a la vez, la activación de nuevos nodos, conectores y proyectos urbanos que se convertirán en detonantes de urbanidad, sobre todo en el *Ponent* de la ciudad. Algunas de las estrategias de articulación urbana que prevé el Avance y que deben considerarse en el marco de la propuesta de trazados del *TramCamp* son las siguientes; a) nuevos nodos de oportunidad y simultaneidad, el área de nueva centralidad en el sur de la *Horta Gran*, b) reprogramación de tejidos postindustriales obsoletos, el Eco-barrio tecnológico, c) alternativas para el proyecto urbano de una nueva estación de FF.CC. para la ciudad, d) pacificación vial y humanización del espacio público, ejes vitales estructurantes y e) recuperación del frente marítimo, nuevos espacios para el tranvía.

Figura 19. Esquema del nuevo trazado del tranvía (*TramCamp*) a su paso por Tarragona ciudad



Fuente: Oficina de redacción del POUM de Tarragona

En el tramo central de la N-340 entre la rotonda de Torreforta y Pl. Imperial Tarraco, la propuesta de trazado incorpora una parada coincidiendo con la nueva ubicación de la futura Estación Central Intermodal, en el cruce entre la A-27 y la Av. Roma, que contempla una de las alternativas del Avance y que ha sido avalada en el proceso de participación ciudadana. Esta ubicación reconoce la conectividad e intermodalidad más

---

los ejes viarios estructurantes, la *Horta Gran* y el río Francolí como rótula y conector urbano-territorial y *TramCamp* y ciudad.

eficiente que proporciona la posibilidad de una nueva estación de viajeros coincidiendo con la simultaneidad que se produce en las proximidades del ámbito formado por la *Horta Gran* y el Polígono Industrial del Francolí y que constituye el sector de intercambio de usos, de proximidad urbana y de aproximación territorial con más oportunidades de la ciudad, donde la acumulación y la simultaneidad tienden a la formación de una nueva centralidad urbana muy vinculada —y complementaria— con el nodo Imperial Tarraco. En este sentido, la propuesta de transformación del tramo central de la A-27 en viaducto, para resolver definitivamente la necesaria conexión entre la ciudad central y los barrios de Ponent, permite la ubicación del vestíbulo, núcleos de comunicación y otras dependencias (paquetes de aparcamiento, carga y descarga, taxis, etc.) de esta Estación Central Intermodal debajo de este nuevo viaducto, siguiendo el modelo de la nueva estación de FF.CC. de Cambrils, y disfrutar de las zonas verdes y equipamientos adyacentes a ambos lados de la estación para convertirlas en los espacios públicos de referencia de la estación y del nuevo barrio.

Figura 20. Potencial nodo de intermodalidad Tren-Tranvia-A-27-Ciudad en nueva estación urbana en Horta Gran-Av. Roma



Fuente: Oficina de redacción del POUM de Tarragona

## CONCLUSIONES

El diseño de la red ferroviaria y la ubicación de las estaciones del ferrocarril, en el territorio del *Camp* y en Tarragona ciudad, han suscitado varias controversias acumuladas a partir de la segunda mitad del S. XIX. La confección del vínculo infraestructural entre Reus y Tarragona —o viceversa— ha motivado, desde el inicio, un conjunto de acontecimientos ligados al desarrollo industrial y social que han incrementado el grado de complejidad de la articulación territorial del *Camp* de Tarragona y en especial de su área más central. En el juego geométrico de esta proximidad, y como primera intuición lúcida, observamos que la triangulación se muestra como un modo de avanzar hacia la construcción de una dimensión más compleja y, probablemente, es un primer rasgo de la fundación moderna de este territorio, señalando cómo la pauta geométrica de cada una de las circunstancias tecnológicas, ligadas a los nuevos trazados, se convierte en una herramienta eficaz para entender la tensión que genera esta peculiar proximidad entre una serie de ciudades medias a escasos quilómetros. Una proximidad de intereses y oportunidades poco habitual y caprichosa que encuentra en las trazas y en los huecos infraestructurales vínculo, excusa y soporte para alojar gran parte del desarrollo económico y social —y a la vez urbano y territorial— de Tarragona.

La disposición de esta estructura de acumulación de infraestructuras se manifiesta como un mecanismo evolutivo y de articulación formal que se convierte en generador de una gran escala que la ciudad del XIX y XX no reconoció como propia y que obtiene en las ideas y proyectos de nuevas estaciones de FF.CC. su mayor baluarte. El empeño que esta investigación ha tenido en señalar a las infraestructuras de Tarragona —y a sus estaciones— como las grandes responsables de la construcción de la Forma General de Ciudad en la periferia de la ciudad, en este momento, también se convierte en estímulo para acertar en la interpretación de otra configuración geométrica posible con la necesidad de una nueva movilidad más sostenible e intermodal. Esta especial acumulación de trazados y corredores estratégicos en el *Camp*, ha dado lugar a ricas tangencias que señalan diversas oportunidades, haciendo demasiado comprometida la búsqueda de una única centralidad extraurbana —en torno al aeropuerto de Reus o a Vila-seca— que acumule la característica policéntrica de este territorio. La mejor respuesta a esta demanda de conectividad es el aprovechamiento de la intermodalidad más eficiente que proporcionan algunas de estas tangencias. En este sentido, la tangencia que se produce en “*Ponent-Horta Gran*” recoge los flujos de cercanías y del corredor del Mediterráneo, además de los correspondientes a la A-27 en prolongación con la autovía de Tarragona a Salou, convirtiéndose, a mi juicio, en la mejor candidata a Estación Central Intermodal de Ferrocarriles que demanda el *Camp*, sirviendo a la mayor acumulación de población de este territorio y acercándola a los corredores de transporte en dirección a Barcelona, Zaragoza, Madrid y Valencia. A diferencia de la gran oportunidad que ofrece “*Ponent-Horta Gran*”, la intersección que se produce a la altura de Vila-seca y del aeropuerto de Reus tiene una dimensión más sistémica que territorial, ya que procura una intermodalidad acotada al aeropuerto y al corredor del Mediterráneo, que tendrá mucha utilidad en la construcción de un “sistema aeroportuario catalán” interconectado por alta velocidad ferroviaria, pero poca efectividad en la movilidad local y pasante del *Camp* y en mucha menor medida como estación urbana.

Esta es la geometría variable que ha servido para construir la complejidad del *Camp*, y en el dibujo de este itinerario en el tiempo, el ferrocarril y la ciudad de Tarragona han desarrollado un relato que los compromete en el futuro como un organismo creado a partir de la adición de usos que trabajan descompasados pero que siguen teniendo un

considerable impacto en la estructuración territorial del *Camp*. Y ante este reto, “*Ponent-Horta Gran*” —en el entorno Entrevías de la periferia de Tarragona— y todos los intereses que en ella se concentran tienen un papel indiscutible, lamentablemente aún bajo una perspectiva residual y marginal, a pesar de poseer intrínsecamente un gran valor geoestratégico. La ciudad de Tarragona a dos velocidades (Parcerisa, 1991) es el retrato de una ciudad también con dos horizontes. Pero con el paso del tiempo, el *Ponent* de Tarragona, va adquiriendo —de manera sutil pero perceptible— el protagonismo y proximidad negadas.

Hasta aquí esta mirada intencionada y complementaria, trabajada desde el hábito urbanístico de una lectura formal a partir de las grandes trazas del territorio. Una búsqueda que parte del estudio de una geometría básica —y de la tecnología que la hizo posible— para la constante relación económica y social entre Reus y Tarragona, y que concluye señalando a otras formas complejas de relación territorial también muy vinculadas a la forma. Es en este momento cuando interesa poner de manifiesto tres pensamientos fundamentales:

- *La importancia de los trazados actuales y sus tangencias.* El reconocimiento de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas por medio de sus trazados —y por efecto de ellos— así como por su incorporación, aglomeración y proximidad.
- *La nueva Estación Central Intermodal del Camp en Tarragona.* O la reivindicación del proyecto urbano que tiene pendiente la ciudad de Tarragona en favor de su periferia y en el marco estratégico territorial.
- *La intermodalidad más eficaz no está en Vila-seca o en el Aeropuerto de Reus.* O la superación de la influencia del modelo francés de estaciones periurbanas o exteriores (J. Santos, 2011) aplicada en el *Camp* de Tarragona por efecto del complejo policentrismo entre Tarragona y Reus que sigue confundiendo al *Camp* sobre su propia organización.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARTEAGA, I. (2009). Construir ciudad en territorios urbanizados. Transformaciones en la primera periferia. Doctoral Thesis. Director: F. Peremiquel. Barcelona: UPC. Retrieved from <https://www.tdx.cat/handle/10803/6971>
- BARRIACH, F. y VIRGILI, M.<sup>a</sup> E. (2007). Petrófilos. Índex d'articles de Lluís M. Mezquida al Diario Español. Tarragona: Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona.
- BELLIDO, S. (1883). Memoria que publica la Junta de las Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos. Tarragona: Junta de Obras del Puerto de Tarragona.
- BELLET, C., A. GUTIÉRREZ. (2011). “Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XX. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano”. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles (Madrid). N. 55: 251-279.
- BELLET, C.; J. JURADO. (2014). “La localización de las estaciones de Alta Velocidad en España”. Revista Anales de Geografía (Madrid). Vol. 34, núm. 2: 9-24.

[https://doi.org/10.5209/rev\\_AGUC.2014.v34.n2.47066](https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2014.v34.n2.47066)

DE ORTUETA, E. (2006). *El camí cap a la modernitat. Urbanisme i Arquitectura*. Barcelona : Lunwerg.

HEYRIAUD DES VERGNES, M. (1890). *Port de Tarragone. Les Ports d'Espagne. Étude administrative et technique. Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*. 1890, Série 6, Volume 2, Tome 20, num. 41, (576-592), (899). París: Vve Ch. Dunot Editeur. Retrieved from <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k408554s/f557.item>

GÓMEZ ORDÓÑEZ, J. L. (1982). *El urbanismo de las obras públicas*. Barcelona: Tesis Doctoral, LUB-UPC. Director de tesis, M. Solà-Morales.

PARCERISA BUNDÓ, J. (1986). “Forma General de Ciudad”. UR 4: Trieste (10-19). Barcelona: Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC. [https://lub.upc.edu/web/arxiu\\_LUB/UR\\_informacio revista4.html](https://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/UR_informacio revista4.html)

PARCERISA BUNDÓ, J. (1991). *La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita*. Tesis Doctoral. Barcelona: UPC. Director de Tesis, M. Solà-Morales.

PARCERISA BUNDÓ, J. (2012). “Tarragona. Fundación y declinaciones de una forma general”. In J. Parcerisa *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: LUB.

SANTOS GANGES, L. (2011). *Urbanismo y Ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Valladolid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. (1985). “Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico”. *Revista UR 1*, (44-49). Barcelona: LUB. [https://lub.upc.edu/web/arxiu\\_LUB/UR\\_informacio revista1.html](https://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/UR_informacio revista1.html)

SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. (2009). “Un camp de coses (els buits de la metròpolis)”. *Revista AT 19*, (3). Tarragona: Demarcació de Tarragona del COAC.

ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. (2015). “Cuatro escenarios para Entrevías-Tarragona. ¿Cabría una dinámica dominante?” *Revista [I2] Innovación e Investigación en Arquitectura y Territorio*. 3(1), (1-10). Alicante: Universidad de Alicante. Departamento de Expresión Gráfica y Cartografía. <https://doi.org/10.14198/i2.2015.3.01>

ZAGUIRRE FERNÁNDEZ, J. M. (2017). *Vías y Entrevías. Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona*. Doctoral Thesis, UPC, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Director: Josep Parcerisa. Barcelona: ETSAB-UPC. Retrieved from <http://hdl.handle.net/2117/113991>