

# **El port de Tarragona. Tendències i propostes actuals sobre la remodelació de la façana marítima**

**Jordi PADRELL i BENET**

## **1. Necessitat de reequilibri intern de la ciutat**

Cada vegada més augmenta el nombre d'àrees de coneixement que estudien aspectes relacionats amb les ciutats. Aquest fet ve donat per la gran complexitat que ens ofereixen les xarxes econòmiques, socials i polítiques, localitzades a les ciutats, les quals experimenten un increment progressiu del nombre de la població que les habita, tot registrant-s'hi alts indicadors de densitat.

Tota aquesta teranyina urbana generadora de conflictes i dinàmiques, és per alguns autors objecte d'estudi, i pretenen donar respostes a les qüestions plantejades. L'urbanisme és una d'aquestes eines que ens ajuden a poder entendre alguns dels fenòmens urbans.

Les ciutats són àmbits especialment dinàmics que evolucionen constantment, es transformen i requereixen d'una ordenació del territori acurada i d'una planificació estratègica de futur. Les àrees urbanes organitzen un territori que s'integra, entre d'altres elements, a través dels transports i de les comunicacions. La finalitat del transport és la de donar desplaçament i comunicació entre dos punts geogràfics diferents.

El transport marítim ha assolit una gran dimensió per la consolidació d'intercanvis a nivell nacional i internacional. Aquest fet ha donat un fort protagonisme als ports marítims considerats com a centres de comerç internacionals. Per aconseguir aquests objectius ha estat necessària l'assimilació d'un procés d'innovacions en el camp tècnic, que han afectat tant a les infraestructures pròpies dels ports com a les infraestructures que d'ells s'han derivat.

Aquestes modificacions en les infraestructures han comportat a la vegada, importants transformacions en les àrees urbanes, emplaçament on els ports han trobat un estat d'estretes influències que no es poden deixar passar de llarg. Les relacions entre port-ciutat no sempre han tingut elements positius, malgrat que un i l'altre es veuen beneficiats per una dinàmica activitat econòmica.

Però tots els avantatges que port i ciutat reben mútuament, en ocasions entren en conflictes de tota mena, per diferències d'interessos. Un dels casos més clars són les modificacions que es porten a terme respecte a les grans infraestructures de comunicació. Els ports, per les seves activitats, generen un gran volum de tràfic rodat d'alt tonatge que s'incorpora a les instal·lacions portuàries per accessos que moltes vegades són els mateixos carrers de la xarxa urbana. Aquestes vies d'accés són generalment i comprensivament insuficients per absorbir aquesta gran demanda d'usuaris, el que comporta que la ciutat mogui els mecanismes adients per a solucionar aquests problemes.

D'altra banda, cal considerar la realitat actual sobre la titularitat dels terrenys on s'han d'efectuar les modificacions. Al mateix temps, de la correspondència de les competències entre les diferents administracions —central, autonòmica i local— moltes vegades amb criteris i objectius antagònics unes de les altres.

Mentre això succeeix, augmenta l'ocupació del sòl, el que fa incrementar la intensitat de circulació i la demanda d'accessibilitat. Per donar resposta a aquesta demanda, en general, s'acondiionen carrers per donar pas a la circulació rodada en detriment dels espais peatonals i de les zones verdes, amb la conseqüent amenaça al medi ambient.

Les solucions a aquests problemes es troben en el tipus de planejament urbanístic vigent en la zona afectada. El planejament urbanístic s'utilitza com un instrument per organitzar la distribució de la població a la ciutat, racionalitzar el traçat de les grans infraestructures i poder donar així, en el seu cas, zones verdes a la població i evitar que la construcció de grans infraestructures deteriorin el medi ambient.

Hi ha gran varietat d'autors que pretenen trobar en el planejament urbà una ciència. Des de l'any 1867, ja Ildefons Cerdà proposava construir el que ell en diria Ciència General de la Urbanització. Més tard, apareixen models que intentaran donar resposta al comportament de la realitat urbanística del moment, per anticipar-se a esdeveniments futurs, mitjançant la presa de mesures estratègiques que donin suport a la planificació. La previsió de processos de transformació urbana permetrà una racionalització de la planificació urbanística.

La ciutat de Tarragona té a l'actualitat un intens debat urbanístic amb la qüestió de la remodelació de la façana marítima. Per altra part, existeixen controvèrsies, a les que hem alludit més amunt, entre els diferents titulars del sòl on s'ha d'actuar.

El Port de Tarragona, RENFE i l'Ajuntament de Tarragona són els protagonistes d'aquestes disputes de poder. L'objectiu que persegueixen és el mateix: eliminar barreres físiques i unir la ciutat al mar. Però els interessos de cadascun són ben diferents, el que fa impossible, fins ara, arribar a un consens que permeti portar a terme un dels projectes que aboqui a una resolució òptima tant pels estaments públics com pel propi usuari.

## 2. Remodelació de la façana marítima

A l'hora d'analitzar aspectes relacionats amb l'urbanisme de Tarragona, concretament en el tema de la façana marítima que ens ocupa, no podem deslligar el que fa referència al Port de Tarragona del que és propiament el casc urbà de la ciutat. Tarragona, com a ciutat, s'ha vist molt relacionada amb el Port, i han mantingut al llarg de moltes dècades unes imbricacions que són vigents a l'actualitat i de les quals intentarem al llarg d'aquestes planes esbrinar-ne les causes. Farem referència exclusivament al fet urbanístic, en quant a les propostes per a la renovació del front marítim de la ciutat, que veu obstaculitzat l'enllaç entre el casc urbà i la franja marítima pel pas de la via del ferrocarril.

### 2.1. El Port de Tarragona

El Port de Tarragona està situat a 1° 14' E de Longitud i 41° 05' N de Latitud, al centre d'una àrea econòmica de gran significació i dinamisme. La proximitat amb la frontera francesa i el punt d'enclau de comunicacions —autopistes, carreteres i ferrocarril— que el connecten amb les capitals de la Comunitat Econòmica Europea, el configuren com un port d'evolució positiva de cara al futur. El Mapa 2.1 denota la significació del tràfic de mercaderies en el Port de Tarragona, respecte a la resta de ports espanyols, fet que el configura com un dels ports capdavanters amb perspectives d'evolució molt positives.

Ja es tenen dades del Port de Tarragona des de l'any 218 aC. En aquell temps Tarragona era la capital d'una gran província romana; des d'ençà, el Port de Tarragona ha sofert contínues i importants evolucions i transformacions fins arribar a avui en dia.

És un fet indiscutible que la història de la ciutat de Tarragona i la del Port va lligada. El Port de Tarragona ha servit com a punt d'enllaç per l'abastament de la població, per a la indústria i pel comerç, tenint com a conseqüència la revitalització de l'economia de l'àrea, i una influència important a l'hora de la localització de les activitats econòmiques, que ha portat a la vegada una estructura econòmica i social determinada.

Pel desenvolupament del Port al llarg dels anys han estat necessàries modificacions i arranaments de les infraestructures, com és el cas de la millora que han sofert els accessos interiors i exteriors amb la finalització de l'Eix Transversal, que ha incidit positivament en la fluïdesa de la circulació rodada en els carrers del casc urbà. Aquest Eix Transversal de recent construcció es configura com un accés que ha donat impuls al foment de l'expansió de l'activitat del Port de Tarragona, ja que no té cap creuament a nivell o semàfor, i connecta amb les autopistes A-7 i A-2, així com també amb les carreteres nacionals N-340, N-220 i N-420. L'accés a aquest Eix es realitza a través d'un pont que s'eleva sobre el riu Francolí i que arriba fins a les instal·lacions portuàries.

Les grans inversions en l'arranjament d'accessos han estat un element imprescindible per a la millora a les instal·lacions portuàries dels llocs destinats a càrrega i descàrrega de mercaderies, pel seu emmagatzematge, i també per a la transformació d'algunes d'aquestes mercaderies en indústries instal·lades prop del Port i que gaudeixen de bones comunicacions amb el mateix. Les instal·lacions portuàries disposen d'un sistema molt complet per a tot tipus de mercaderies —granel·ls sòlids i líquids, vehicles, càrrega general,...—. Darrerament s'intenta consolidar al tràfic de productes frutícoles a Tarragona, mitjançant

la recent construcció d'una terminal frigorífica amb una capacitat de 26.000 m<sup>3</sup> distribuïts en diferents cambres, a més d'una àrea de manipulació climatitzada de 1.750 m<sup>2</sup>. També es troba en fase d'estudi l'acondicionament d'una terminal de viatgers per donar servei en el circuit de creuers en la Mar Mediterrània.

El tipus d'indústria que es va instal·lar al terme municipal de Tarragona cap als anys 60 i 70 va fer que hi haguessin unes transformacions estratègiques en el Port per adequar-se a l'arribada i sortida de productes relacionats amb aquestes activitats, sobretot en moviment d'hidrocarburs i productes derivats del petroli. Tot això ha necessitat d'una ampliació de la capacitat dels molls del Port.

### *2.1.1. Accessibilitat interna i externa a les instal·lacions portuàries*

La conjuntura econòmica, predominant en els darrers 25 anys, ha provocat l'inici d'un procés de transformació de la infraestructura del Port de Tarragona, que ha estat el més important al llarg de tota la seva història. Aquestes transformacions han estat de caire divers; perllongació de dics, ampliació de molls i d'equips, millora d'accessos interns, etc. Aquests canvis interns han vingut acompanyats d'altres d'externs que han influenciat encara més el desenvolupament urbà de la ciutat. A primera vista podríem esmentar els dos elements més significatius:

— *L'accés Transversal* ha estat important a l'hora d'evitar la circulació de vehicles pesats pel centre de la ciutat, el que ha fet millorar considerablement la circulació rodada en alguns punts «negres» del casc urbà.

— *L'accés del ferrocarril* que es configura com un dels elements que determinarà el futur de la ciutat, i a l'actualitat és un dels temes de més actualitat en aspectes urbanístics a Tarragona. Les divergències entre diverses administracions implicades han provocat l'aturament de projectes destinats a eliminar barreres físiques entre el casc urbà i el front marítim. L'actual traçat de la via del ferrocarril dificulta l'enllaç del casc urbà amb el Passeig Marítim. D'una banda, la via de ferrocarril i d'altra el desnivell que provoca el Balcó del Mediterrani.

Respecte als accessos al Port, cal dir que sempre han tingut dificultats: el seu enclavament geogràfic fa que intervinguin molts elements externs, a més de les instal·lacions pròpies del Port que determinen el desenvolupament d'aquestes infraestructures.

Entre 1960 i 1984 el Port assoleix una forta expansió i creixement. En aquest mateix període es produeixen diverses modificacions en els accessos. L'accés per la platja del Miracle s'enllaça amb la carretera nacional N-340; tanmateix, aquest accés no va millorar ni de bon tros el problema dels accessos al Port. D'aquesta manera es van iniciar diferents períodes d'estudi per tal de veure la viabilitat d'alguns projectes elaborats a fi de millorar l'accés al Port sense destorbar i alhora millorar la circulació rodada pel casc urbà de la ciutat. L'Eix Transversal va ser el projecte que va ser considerat més adient, vista com una via ràpida de comunicació, entre les instal·lacions portuàries i la infraestructura de comunicacions de que gaudeix Tarragona. La xarxa viària de Tarragona està formada bàsicament per la carretera nacional N-340, la carretera nacional N-240, la carretera nacional N-220, l'autopista A-7 i l'autopista A-2. La comunicació directa d'aquest Eix Trans-

versal amb vies de comunicació ràpides permet la ràpida recollida i repartiment de mercaderies a les instal·lacions portuàries sense haver d'entrar prèviament per zones del casc urbà, fet que soluciona en part el problema de l'alentiment del seu transport i de la circulació per l'interior de la ciutat.

Respecte al tràfic, cal dir que els barris marítics de Tarragona constitueixen un sector en contacte, estretament relacionats amb les activitats portuàries, i que giren al voltant del Carrer Reial.<sup>1</sup> El Port de Tarragona és un centre d'atracció que genera viatges, i provoca un gran nombre de trànsit, el qual ha de circular per accessos urbans no acondicionats, per aquest alt volum de circulació, provocant una elevada densitat de vehicles.

D'altra banda, s'ha de fer notar la millora que han experimentat els medis mecànics per a la càrrega i descàrrega de mercaderies que facilita la rapidesa i afavoreix el transport de mercaderies deteriorables que requereixen d'un transport i conservació idònies abans d'arribar al consumidor.

Els principals productes que tenen entrada i sortida pel Port de Tarragona actualment són els grànels líquids, especialment el petroli i productes derivats, així com d'alguns grànels sòlids, com el carbó, la soja i el blat de moro.

La construcció de l'Eix Transversal, que ja s'ha comentat anteriorment, millora en especial l'entrada i sortida de mercaderies dels molls de Reus, Rioja, EXPOSA, Castilla i Inflamables situats a la zona nord-oest de les instal·lacions portuàries. Malgrat tot, hi ha encara alguna circulació de camions pesats que circulen pel carrer Reial, que principalment tenen com a punt de destinació els barris de la Marina i del Serrallo. És convenient endegar un estudi acurat per tal de desviar aquesta circulació mitjançant una entrada alternativa a la que s'utilitza actualment.

Conjuntament a les obres que s'inicien en el Port, hi ha d'altres actuacions que afecten a millores de les infraestructures del mateix, com és la renovació de les vies de comunicació, així com també hi ha prevista una ordenació de la zona pesquera del Barri del Serrallo.

El futur creixement del Port de Tarragona es dona cap a l'actual desembocadura del riu Francolí prop d'on se situa el Pantalà d'EMP, i d'altres àrees com és el cas de la Universitat Laboral que estudia el seu trasllat cap a una altra zona per motius de seguretat, sobretot arran de l'atentat terrorista al rack prop d'aquestes instal·lacions d'ensenyament. A banda d'aquests possibles projectes que encara es troben en fase d'estudi, cal pensar que el creixement del Port de Tarragona ha estat gairebé exhaurit amb la finalització de la perllongació del Dic de Llevant.

### *2.1.2. Relació Port-Ciutat*

Des de l'any 1982 la Direcció General de Ports i Costes del MOPU (actualment MOPT), ha portat una política de rehabilitació dels espais portuaris per integrar-los a les ciutats. Així, l'any 1986, el Port de Tarragona va oferir les instal·lacions del Moll de Costa a la ciutat, per poder ser obertes al públic a fi i efecte de celebrar-hi diversos actes esportius, culturals i recreatius. Aquests coberts han sofert una profunda remodelació i s'han acondicionat per poder desenvolupar aquests diferents actes. És una prova d'aprofitament

de construccions obsoletes per a reutilitzar-les al servei de la població. El Port cedeix a la ciutat aquestes instal·lacions antigues per tal que s'hi celebrin aquestes activitats. Es pretén apropar la població cap al mar i també cap al Port com un medi de promoció i de donar-se a conèixer. D'igual manera, però en un altre àmbit, des de l'any 1990 es troba obert al públic l'Arxiu Històric del Port de gran interès pels estudiosos.

El desenvolupament de les instal·lacions i de les activitats portuàries s'interrelacionen amb d'altres temes de tipus socio-econòmic i urbanístics. La dimensió i estructura de la ciutat de Tarragona s'ha vist influenciada, en major o menor mesura, pel desenvolupament del Port. Cap a finals del segle passat es construeix un eixample que formà un nexa entre el casc antic tarragoní i el mateix Port, mitjançant el carrer Unió, que com indica el seu nom, connecta la part alta de la ciutat amb el barri Marítim. És en aquest carrer on trobem unes estructures particulars, amb unes illes de cases «ortogonals rectangulars, limitades per un sistema vial perpendicular i paral·lel als eixos principals» (Recasens, 1963). Podem dir que entre l'any 1900 i 1960, en el creixement del Port i de la ciutat predomina un caràcter de planificació ordenada i planificada que evita l'aparició de trencaments i de canvis desordenats.

Hi ha una tendència que té actualment força vigència per part de les autoritats municipals tarragonines de millorar i acondicionar els accessos cap a la franja marítima. Cal considerar com a punts importants d'aquesta franja marítima la zona del Passeig de les Palmeres, la zona del Balcó del Mediterrani, la ubicació de l'estació de RENFE i el traçat actual de la via, i per últim, la zona de coberts.

Entre el Port i la ciutat, existeixen moltes relacions estretes que a banda de les de caire urbanístic, també n'hi ha d'altres relacionades amb l'activitat econòmica i comercial. Així, bona part de la població activa de la ciutat es troba íntimament relacionada amb activitats portuàries tant de forma directa com indirecta. Les activitats més representatives que van unides a les portuàries les podríem resumir de la següent manera: la funció comercial, les empreses de transport, les empreses de serveis, la funció pesquera i les activitats vinculades a la nàutica esportiva. D'altra banda, hi ha un nombre important de la població ocupada que de forma indirecta es beneficia de les activitats portuàries. La influència sobre moltes empreses, sobretot del complex petroquímic de Tarragona, deu la seva ubicació, en gran mesura, a la bona infraestructura que rodeja al Port i a tota la seva àrea.

## **2.2. La remodelació del front marítim de Tarragona**

La Junta del Port de Tarragona ja fa molts anys pretén cercar solucions per a la reforma del front marítim de Tarragona. Així, l'anàlisi de les notícies aparegudes als diaris de *La Vanguardia*, *Diari de Tarragona* i *Nou Diari*, des de gener de l'any 1986 fins al mes de novembre de 1992, ha donat com a resultat la recollida d'un total de 105 notícies que fan referència explícitament a la remodelació de la façana marítima de Tarragona. Aquestes notícies denoten un fort interès per part de les autoritats competents de cercar solucions operatives al problema; tanmateix, els projectes plantejats no s'han portat a terme per manca d'acord entre les mateixes. Aquest fet fa impensable una solució a curt termini de la remodelació del front marítim de Tarragona. El consens entre les autoritats competents és l'única i millor sortida al bloqueig de les converses que es van iniciar per endegar un projecte conjunt. De no ésser així, s'entra en el joc del peix que es mossega la cua,

i la remodelació de la franja marítima de Tarragona té bona pinta d'acabar ofegada per interessos partidistes. Aquest projecte de reforma del front marítim tarragoní, no es troba aturat, com es podria pensar, per qüestions de retallades pressupostàries, sinó per una situació de relacions tenses entre el Port de Tarragona i l'Ajuntament.

A la província de Tarragona, la via del tren, inscrita en el que es coneix amb el nom de «Corredor del Mediterrani», forma part d'una àrea on es registra un important volum de tràfic de mercaderies per ferrocarril. És en aquesta zona, on es produeixen greus problemes provocats per la congelació, en diversos punts, de projectes de desdoblament de la via, per la complexitat tècnica que tots comparteixen.

### *2.2.1. Proposta del Port de Tarragona per a la façana marítima*

Al desembre del 1988, surt a la llum un document patrocinat per la Junta del Port de Tarragona i elaborat pel grup d'arquitectura Pérdigo/Rodríguez, *Plan de Reforma del Frente Marítimo, Portuario y Ferroviario de Tarragona*, com un intent de clarificar i reordenar un espai que es veu afectat per la convivència en un espai reduït de diversos elements: el mar, les instal·lacions portuàries i les ferroviàries.

Les propostes dels autors pretenen millorar els accessos entre la ciutat i el front marítim i portuari, que a l'actualitat es troben dificultats pel traçat de la via del ferrocarril. Segons els autors es podria denominar aquest projecte com una modificació de Pla Especial de Reforma Interior, el que es coneix com a PERI. Aquesta figura de planejament actua sobre sòl urbà i s'utilitza per a reordenar teixits urbans existents, solucionar problemes concrets de la xarxa viària,... i han de preveure les possibilitats econòmiques d'execució entre d'altres aspectes.

La zona afectada per aquest projecte té una superfície total de 75 hectàrees, que ve donada per una franja que passa al costat del mar. Té una longitud d'uns 3 km i 200 metres d'amplada. Per a situar-les geogràficament, direm que aniria entre la vessant dreta del riu Francolí i la Punta del Miracle, espai que es coneix com el front marítim de la ciutat de Tarragona.

Ja el Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) de Tarragona, de l'any 1984 plantejava la voluntat de solucionar la comunicació entre la ciutat i la zona del litoral. Aquest PGOU marca els límits de les instal·lacions ferroviàries i portuàries que entren en conflicte amb el projecte de remodelació del front marítim. Aquesta zona abarca els carrers del Mar, el Moll de Costa i la Plaça dels Carros.

Les diferents propostes pretenen suprimir aquestes barreres físiques, com és l'actual traçat de la via del ferrocarril que dificulta de manera significativa l'accés directe a la zona de les platges del litoral, que més amunt hem fixat, tant per als peatons com per als vehicles que volen accedir-hi. La perillositat que aquests passos originen a l'hora de travessar la via precisen de solucions urgents, però a la vegada, racionals i amb una planificació prèvia i adequada a les necessitats que es plantegen. Manquen doncs, accessos peatonals que facilitin l'arribada des de la ciutat a les platges i s'eviti la lliure circulació de peatons per la via, amb el perill que això comporta per a la seva seguretat. Actualment, el pas a nivell de la Plaça dels Carros origina contínues retencions de vehicles que

volen accedir a l'altra banda de la via, amb poques i pésimes alternatives per creuar-la. A la Fotografia 2.1 es plasma gràficament aquesta barrera física que planteja la línia del ferrocarril entre la zona urbana i el mar.

No hem de deixar tampoc de banda, un element cada vegada més important, com és l'impacte ambiental. A l'actualitat l'Administració exigeix l'elaboració d'un document que avaluï l'impacte medi ambiental en la construcció de grans infraestructures. De portar-se a terme la unió entre la ciutat i el mar mitjançant zones peatonals, provocaria una millora substancial de l'entorn visual amb una supressió de l'impacte sobre el medi ambient, que té avui en dia.

Aquests conflictes hauran de solucionar-se mitjançant l'enteniment i la col·laboració entre les parts afectades, amb un sistema de treball conjunt, arribant a acords consensuats entre tots ells, el Port, RENFE i l'Ajuntament de Tarragona.

En una publicació apareguda l'any 1991 *Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona* es proposa com una alternativa la comunicació subterrània de les dues parts del port industrial per alliberar el Moll de Costa de tot trànsit. Així s'elevarien les vies del tren per aconseguir una continuïtat amb el casc urbà. Aquesta proposta precisaria de l'aprovació d'un Pla Especial de Reforma Interior (PERI) del Front Marítim Portuari i Ferroviari.

Les propostes encaminades a solventar la barrera física que suposa la línia del tren, vénen donades per la ineficàcia dels passos elevats peatonals i dels passos subterranis. Els primers no connecten zones, són incòmodes per a l'usuari i l'impacte visual que generen és negatiu. Els passos subterranis són molt costosos i inaccessibles en dies de pluja.

En aquest llibre de Pédigo/Rodríguez, s'afirma que el projecte de RENFE vindria donat per l'elevació de la via fèrria des de la vessant dreta del Francolí fins arribar paral·lelament a la franja marítima prop del Balcó del Mediterrani. El seu punt final seria a l'alçada de l'Amfiteatre romà on la línia retrobaria l'actual cota. Els objectius que s'aconseguirien amb aquesta actuació seria eliminar la barrera ferroviària al seu pas pel barri del Serrallo, millorant la circulació rodada. També es produiria una continuïtat amb la resta de la ciutat i deixaria d'ésser un element diferenciador.

En el cas de suprimir-se la barrera física que planteja l'actual via del ferrocarril, la zona del Passeig Marítim podria convertir-se en una àrea d'activitats d'esbarjo, hostaleria i activitats relacionades amb el futur Port Esportiu, el qual es troba pendent d'inici de les obres. La proximitat, una vegada es portés a terme el projecte de connexió entre el Balcó i el Passeig Marítim, amb la Rambla generaria la instal·lació d'establiments relacionats amb el sector hostaler.

En definitiva, els problemes urbanístics del traçat de la via de ferrocarril entre el casc urbà i el mar té dues alternatives clares per a la seva solució. D'una banda, el trasllat de la via del ferrocarril a la perifèria de la ciutat, i d'altra el soterrament o elevació de la via. La proposta de modificació del traçat per fer-lo passar per l'exterior de la ciutat i el soterrament de la via són dues propostes costoses. Encara que darrerament el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ha consi-



derat que la possibilitat de soterrar la via del ferrocarril al pas per Tarragona és factible i interessant, per així treure la via del tren de la façana marítima.

D'altra banda, els sistemes de transport elevats plantegen a l'actualitat noves expectatives de futur per a solucionar problemes i donar alternatives a la planificació urbanística. Per tant, també s'ha de considerar la possibilitat d'elevació de la via del tren.

### 2.2.2. Àrees de la ciutat afectades per la remodelació de la façana marítima

— El barri de la Marina o del Port:

Aquest barri té el seu origen cap a l'Edat Mitjana. A finals del segle XVIII i començaments del segle passat s'inicia en aquest barri un procés de creixement urbà, acompanyat d'un increment poblacional, que va fer necessària una nova remodelació del barri. Cap a l'any 1806 s'inicià l'edificació de nous habitatges, amb un predomini de la planta ortogonal i una adaptació feta a les edificacions que ja estaven construïdes. Podem parlar doncs, d'un urbanisme ordenat i planificat on es defineixen les amplades dels carrers i els serveis de clavegueram, entre d'altres aspectes.

Actualment, el barri de la Marina segueix tenint un caràcter predominantment portuari ja que és en aquesta zona on s'hi desenvolupen majoritàriament activitats relacionades amb el Port. A més de les activitats portuàries, la població resident en aquest barri també desenvolupa activitats professionals a la RENFE. En el conjunt global, aquestes activitats portuàries també es localitzen en els carrers Reial i Apodaca. A partir d'aquí s'uneix la part baixa de la ciutat amb la zona de màxima concentració d'activitat com és la Rambla, mitjançant el carrer Unió. En aquest carrer s'hi localitzen diverses activitats relacionades amb el Port: consignataris, agents d'aduanes, comerços d'efectes nàutics, subministres navals, etc... D'altra banda, aquest sector també ha fet que s'instal·lessin establiment d'hostaleria, de petites indústries, magatzems i tallers.

— El Serrallo:

En aquest barri l'activitat que hi predomina és la pesquera. Durant la primera meitat del segle XIX, en els terrenys prop del Port es va instal·lar població que treballava al Port, en un tipus de construcció que podríem catalogar de barraquisme. Més endavant, aquesta zona es va desallotjar pel pas de la línia del ferrocarril.

A partir de l'any 1878, es van construir cases prop de la via del tren amb unes illes de forma quadrada i amb tres plantes d'alçada. Entre 1950 i 1955 es construïren dues illes en el sector oest del barri, que seguia la forma de les vies del ferrocarril en forma de corba. Aquesta construcció va córrer a càrrec de l'Institut Social de la Marina per donar més oferta d'habitatges. Cap als anys 70, la zona es va densificar altament amb la construcció de nombrosos edificis d'una alçada de quatre o cinc pisos.

En definitiva, el conjunt del barri té una disposició dels carrers de tipus quadrícula, que ha anat evolucionant de la mena ja esmentada. En aquesta zona, la construcció d'aquests habitatges planteja una sèrie de problemes urbanístics per la dificultat d'expansió, ja que la via del tren passa paral·lelament al moll de Costa i constitueix una barrera física prou

important. També provoca la problemàtica dels accessos a aquest barri del Serrallo, que es veuen afectats pel pas continu de camions de gran tonatge.

### 2.2.3. *Alternativa de l'AEQT a l'actual traçat de la línia del ferrocarril*

Com s'ha pogut constatar en l'apartat anterior, l'ordenació del front marítim passa per una reorganització de l'espai i de les activitats que allí es desenvolupen. Hem recollit en les següents línies una alternativa de reforma de la línia del ferrocarril.

L'Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT) va encarregar un *Estudio de alternativas al trazado del ferrocarril* on es donen tres propostes per variar l'actual línia del ferrocarril. Aquest estudi proposa uns traçats amb 3 plànols a escala 1:50.000 que van ser elaborats per una empresa d'enginyeria. Bàsicament, es va tenir en compte el traçat de la carretera nacional N-340 al seu pas per Tarragona. Es consideren necessàries tècnicament unes corbes d'un radi mínim de 2.500 metres, i uns pendents màximes del 12% i mitjanes del 5%.

De les tres alternatives aportades, no es fa un estudi econòmic-financer del tot imprescindible per a l'avaluació dels mateixos, ja que ens indicaria la viabilitat o la inviabilitat del projecte. De la mateixa manera, al document li manca d'un estudi d'impacte medi ambiental per tal de sospesar, en el cas de que es portés endavant el projecte, les possibles agressions al medi físic que causarien les obres, per tal de minimitzar-les.

Una primera alternativa, és soterrar la via a partir de l'àrea compresa a la vora de la Platja Rabassada fins prop de l'Avinguda Francesc Macià. Aquest projecte mantindria l'actual ubicació de l'estació de RENFE, i d'altra banda, eliminaria la barrera física entre la ciutat i el mar. Val a dir, que el Plenari de l'Ajuntament de Tarragona al juliol del 1991 va aprovar el Pla Especial Jaume I-Tabacalera, i en aquest no es contemplava la ubicació d'una estació de ferrocarril.

La segona alternativa proposada per l'AEQT és semblant a l'anterior. Les variacions apareixen fora del terme municipal de Tarragona, concretament en el municipi de Reus. Segons el autors d'aquesta proposta se solucionaria, al mateix que amb la primera alternativa plantejada, el problema de la façana marítima de Tarragona, i a la vegada no s'ocuparia el terreny per a la bifurcació, alliberant terreny pels municipis costaners.

Una tercera i última proposta vindria provocada per la decisió de crear una línia de Tren de Gran Velocitat (TGV) i de tràfic normal a la vegada. En el cas de portar-se a terme la línia del TGV Barcelona-València-Madrid, una opció a tenir en compte seria la de situar a Tarragona la bifurcació de les línies Barcelona-Madrid i Barcelona-València (corredor del Mediterrani). Aquesta línia passaria prop de l'autopista per fora de la ciutat de Tarragona, així com dels municipis costaners.

Aquesta línia del ferrocarril al seu pas per Tarragona seria de la següent manera: la principal rodejaria la ciutat, tal com hem dit, per l'autopista, derivaria a la vegada una línia subterrània que creuaria el riu Francolí i es trobaria amb la línia principal de l'autopista. Allí hi hauria el creuament cap a Reus, tal i com hem vist en la primera alternativa, a la qual s'afegiria la línia que vindria del Polígon Industrial i del Port. Segons els autors,

amb aquesta tercera proposta s'aconseguiria l'objectiu principal d'eliminar la barrera del ferrocarril a la façana de Tarragona. Desplaçar el ferrocarril de la franja costanera a Salou, Cambrils, Mont-roig i l'Hospitalet, deixar la via actual com auxiliar al seu pas pel Polígon Industrial i finalment, complementar les inversions en desdoblament de la via i en línia d'alta velocitat, amb la qual cosa s'aconseguiria un estalvi de les despeses.

### 3. Conclusions

Actualment, el tràfic de mercaderies que entren i surten del Port de Tarragona, ha sofert una millora dels accessos, en finalitzar la construcció de l'Eix Transversal que allibera a la ciutat d'un bon nombre de vehicles pesats, al mateix temps que el Polígon Industrial Francolí ha vist disminuït el trànsit de camions per les seves instal·lacions, amb una millora significativa dels seus accessos. Això condiciona l'optimització de la circulació per altres zones de la ciutat, com el Passeig de la Independència, ja que fa que solament circulin els camions que estan relacionats amb activitats del port pesquer de Tarragona.

Amb el trasllat de la línia de ferrocarril més cap al nord-oest respecte al traçat actual, s'aconseguiria entre d'altres efectes l'obertura d'espais urbans a la zona en que el centre de distribució de càrrega de RENFE passaria a la vessant dreta. Aquesta variació del traçat de la via implicaria una reubicació de l'estació de passatgers per ferrocarril.

S'ha de tenir en compte l'actual revisió del PGOU de Tarragona del 1984. Algunes personalitats de l'Ajuntament han anunciat, pels mitjans de comunicació escrita, que no hi haurà canvis profunds a la ciutat. Malgrat l'any 1984, aquest mateix PGOU ja feia referència a la necessitat d'ordenar la zona de la façana marítima, amb un estudi conjunt de les instal·lacions portuàries i ferroviàries. La revisió del Pla General permet fer front a les línies estratègiques per a l'ordenació del Port, el traçat del ferrocarril i l'accessibilitat peatonal a la zona de platges. Un altre punt d'actuació necessària, és la supressió dels passos a nivell, eliminant perills tant per als peatons com per a vehicles.

En el cas de portar-se a terme les propostes analitzades al llarg del present estudi, sobre la remodelació del front marítim, es produiria un canvi important en la morfologia urbana de la part baixa de la ciutat.

A la vegada seria necessària una actuació respecte a la construcció de noves infraestructures. Un dels elements clars són els aparcaments. L'Ajuntament de Tarragona porta a terme una política de construcció d'aparcaments a l'interior del casc urbà. Així, l'aparcament de la Pedrera, recentment inaugurat, aporta l'oferta de noves places, que podrien ser ampliadetes amb la construcció d'un altre aparcament subterrani a la zona de l'estació del ferrocarril.

No hem d'oblidar les anomenades zones verdes. La superfície d'aquests espais s'incrementaria a causa de l'elevació de la via fèrria, que proporcionaria l'obertura d'espais de la via. Durant el mes de setembre del 1992, la premsa local donava a conèixer de l'entesa entre l'Ajuntament de Tarragona i RENFE, per a l'expropiació per part del Consistori d'un terreny situat davant de la platja del Miracle. L'operació arribava a un total de 16 milions de pessetes. En principi, sembla ser que es pretén impulsar la instal·lació d'establiments relacionats amb el sector de la restauració.

Els problemes que encara existeixen a la zona portuària són, entre d'altres, l'augment del tràfic marítim que porta consegüentment un increment del tràfic rodat, la manca d'una solució a la desembocadura del riu Francolí a l'interior de les instal·lacions del Port, i també la insuficient superfície terrestre disponible en relació a la longitud dels molls i al seu tràfic.

Si s'endagués el projecte de cobrir la línia fèrria, el Passeig Marítim quedaria connectat al Balcó del Mediterrani per ascensors i escales, i tota aquesta zona guanyaria en accessibilitat peatonal.

Per últim, i de la consideració d'elevat la línia del tren a la zona del Serrallo, es produiria, en el cas que s'efectués, una connexió entre aquest barri i la ciutat. Aquest accés actualment està limitat per la barrera física del tren, que dificulta l'expansió del Serrallo.

Al llarg del present estudi, hem constatat com el front marítim de Tarragona planteja nombrosos problemes urbanístics. Hem vist també diferents alternatives que corroboren l'actual vigència d'un debat urbanístic existent a la ciutat de Tarragona. Però cap d'aquests projectes s'han endegat, a causa de les divergències entre les administracions que poden actuar; l'Ajuntament de Tarragona, el Port i RENFE. Mentre no hi hagi un consens dels objectius a prendre i amb voluntat de treball conjunt, els projectes quedaran en paper mullat.

## Nota

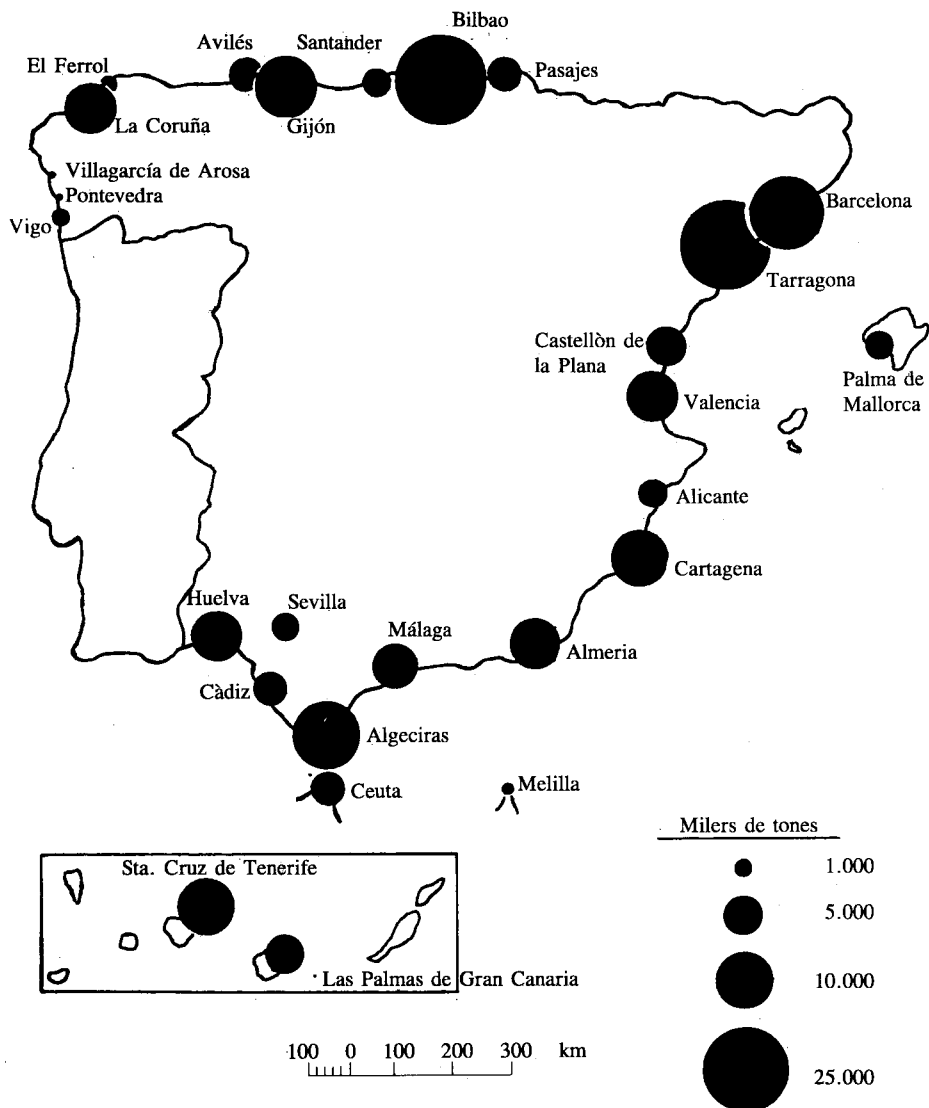
<sup>1</sup> Per a la identificació dels carrers que s'esmenten al llarg del present article, podeu consultar el Plànol 2.1.

## Bibliografia

- AJUNTAMENT DE TARRAGONA (1982): *Revisió i adaptació del Pla General d'Ordenació Urbanística del terme municipal de Tarragona. Memòria justificativa*. Vol. I-IV. Tarragona.
- ALEMANY, J., BLAY, J., ROQUER, S. (1986): *Puerto de Tarragona*. Tarragona, Junta del Port de Tarragona.
- ARESTÉ, J. (1981): *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la nueva población del Puerto al Plan de ensanche*. Tarragona, Ajuntament de Tarragona i Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona.
- BRUNET, M. (1984): «El tráfico urbano en la ciudad de Tarragona», Tarragona, *Tarraco, Cuadernos de Geografía*, vol. 4-5, pp. 113-130.
- INVALL, S.A. (1989): *Estudio de alternativas al trazado del ferrocarril*. Tarragona, A.E.Q.T.
- JUNTA DEL PORT DE TARRAGONA (anual): *Memoria anual 19--*, Tarragona.
- LÓPEZ, D., ROVIRA, S.J. (1986): *El Puerto de Tarragona*. Barcelona, Caixa de Pensions.
- PÉRDIGO, R., RODRÍGUEZ, T. (1988): *Plan de reforma del frente marítimo, portuario y ferroviario de Tarragona*. Tarragona, Junta del Puerto de Tarragona.
- (1988): *Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona*. Tarragona, Junta del Port de Tarragona.

- RACIONERO, L. (1977): *Sistemas de ciudades y ordenación de territorio*. Madrid, Alianza Universidad.
- RECASENS, J.M. (1963): «La influencia del movimiento portuario en el desarrollo de la ciudad de Tarragona». Tarragona, *Revista Técnica de la Propiedad Urbana*, núm. 7.
- SEGUÍ, JM., PETRUS, J.M. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid, Síntesis.
- TERÁN, F. (1985): *El problema urbano*. Barcelona, Salvat.

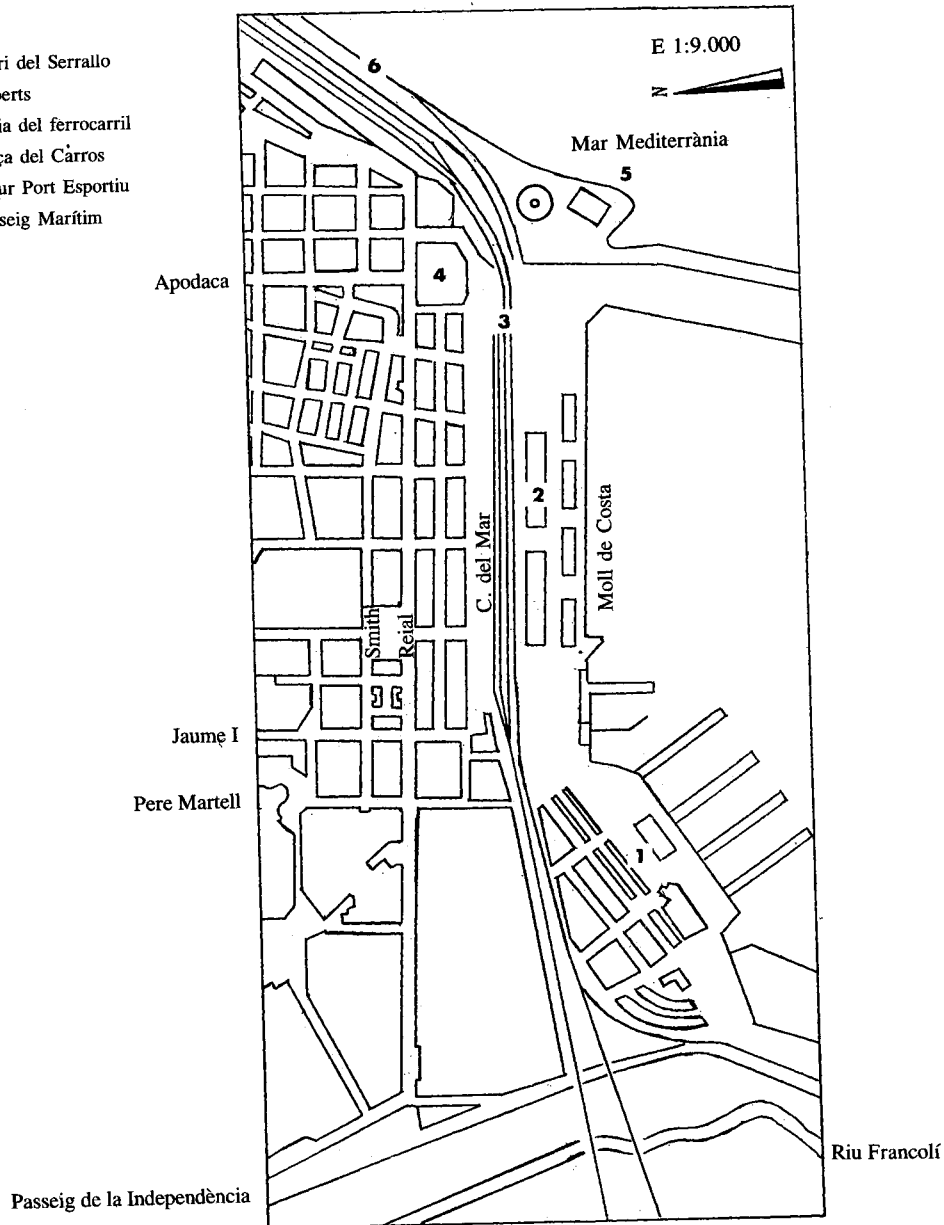
**Mapa 2.1**  
**Tràfic de mercaderies, carregades i descarregades**  
**als ports espanyols, 1990 (en milers de tones)**



Font: Seguí, J.M., Petrus, J.M., (1991): Geografía de redes y sistemas de transporte. Madrid, Síntesis.

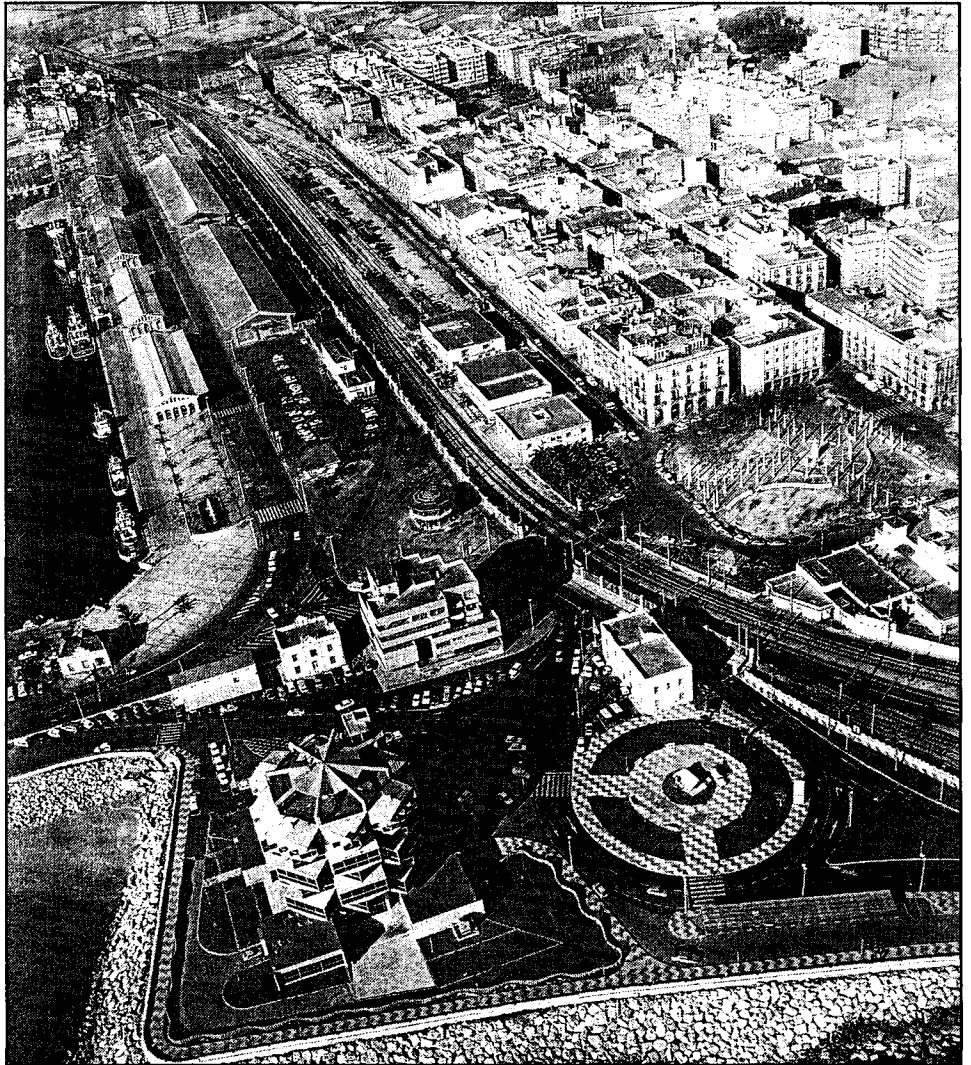
**Plànol 2.1.**  
**Part del front marítim i portuari de la ciutat de Tarragona**

- 1 Bàrri del Serrallo
- 2 Coberts
- 3 Línia del ferrocarril
- 4 Plaça del Càrros
- 5 Futur Port Esportiu
- 6 Passeig Marítim



Font: Ajuntament de Tarragona, Plànol de la ciutat, i elaboració pròpia.

**Fotografia 2.1**  
**Part del front marítim i portuari de la ciutat de Tarragona**



*Font: Perdigo, R., Rodriguez, T. (1988): Una fachada marítima para la ciudad de tarragona. Tarragona, Junta del Port de Tarragona.*