

# Vías y Entrevías. Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

Juan Manuel Zaguirre Fernández<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Centre de Recerca Urbana del Camp. Unidat Predepartamental d'Arquitectura, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura. Universitat Rovira i Virgili. [juanmanuel.zaguirre@urv.cat](mailto:juanmanuel.zaguirre@urv.cat)

*This study has been carried out within the framework of the CHORA project funded by the Spanish Ministry of Economy, Industry and Competitiveness under contract number CSO2017-82411-P*

## Palabras clave :

Vías y Entrevías, Infraestructuras, Forma Urbis, Industria, Tarragona.

## Resumen:

Esta comunicación 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 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 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 siglo XX. Concluye bajo la perspectiva en torno al reconocimiento de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas, 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 sobre su propia organización.

## Abstract:

This communication is due to an interest in understanding the foundational logics, evaluating the impact of urban episodes and phenomena, and revealing the attributes of the industrial district and intervenues in Tarragona, based on the analysis of the form and its structures. The aim is to recognize the "duality" that has occurred between a periphery marked by the determination of infrastructure and its marginal condition, and a city that traditionally deals with the rationalization of its center. The transformation of a territory that undertook its occupation is valued based on the strength of paths that were not its own and that would have sought urban exclusion in the interval they caused, and analyzes how urban possibilities are taking root between these conflicts. Industry and tourism, and the infrastructure they require, become the objectives of modern Tarragona. The work examines the initiatives of urban planning and spatial planning as a reflection of the social and technological changes initiated in the sixties, driven by the expansion and development policies that marked this period, with growth rates and full highest employment of the 20th century. It concludes from the perspective of recognizing how socioeconomic structures have been deployed on this territory, claiming the pending urban project of the city of Tarragona in favor of its periphery, overcoming the "linear" link between Tarragona and Reus, which continues confusing *Camp* about his own organization.

## 1. Motivación

Entre **vías y entrevías** podremos reconocer la escenografía compleja y oculta en la que se ha producido la construcción de la periferia industrial y desarrollista de Tarragona. A través de esta mirada específica, pretendo desmitificar una identidad marginal arraigada que –a lo largo de doscientos años– acumula toda suerte de actitudes y responsabilidades, caracterizadas por implantaciones dispersas y superpuestas. La manera de hacerlo ha consistido en seleccionar, administrar y sintetizar una enorme cantidad de información, con la misión de convertir este enjambre de datos en una lógica de contenidos técnicos y formales capaces de establecer complicidades con otros argumentos históricos, sociales, económicos y culturales. Y así mostrar, con ello, una personalidad urbanística más próxima y dispuesta a conciliar e incorporar otras miradas, y motivar un espacio compartido por todos los actores necesarios en este proceso. La intención: **desvelar lo complejo, visibilizarlo y asumirlo, para hacerlo comprensible y así estar en condiciones de procesarlo sin prejuicios. Y cuando sea necesario, transformarlo.** El catedrático de Urbanística Josep Parcerisa, director de esta investigación, accedió a este espacio “entrevías” con el impulso necesario para conseguir poner orden al complejo escenario que me había construido a lo largo del periodo predoctoral. Me dio a entender que pretender escribir un relato para esta empresa no era tarea fácil partiendo de la simplificación. Reducir la complejidad, también la urbana, es como “utilizar un filtro que desecha lo que incomoda y lo que no pasa por el tamiz de lo convenido” (Parcerisa, 2016), **demasiada exclusión para afrontar un mosaico donde también puede haber respeto y tolerancia.** Eso sí, siempre guardando las distancias. Unas distancias interesantes (M. Solà-Morales, 1995) que hoy pueden haberse convertido también en espacios de oportunidad. Tradicionalmente, las descripciones de este emplazamiento han basculado entre la determinación de las infraestructuras y el magnetismo de la zonificación residencial e industrial. Las primeras han procurado una segmentación territorial en el tiempo que ha beneficiado la confección fraccionada que ha llegado hasta nuestros días. Las segundas han protegido la especificidad de cada una de ellas preservando una distancia capaz de neutralizar conflictos y disponer del necesario margen de maniobra. Y entre tanto **la vida urbana ha arraigado entre estos conflictos.** Al adentrarnos en Entrevías, las grandes distancias que nos muestra la cartografía se convierten en pequeños recorridos a través de las singularidades que coexisten en este peculiar recinto. Un ejercicio de aproximación simultánea desde la gran escala a la pequeña escala que destapa la multiplicidad de “cosas” que ocurren, muchas de ellas de forma improvisada, **en este espacio fabricado por adición de usos.** Posibilidades y realidades que constituyen un **arsenal de estímulos** para la investigación. Convenimos, director y doctorando, en construir un conjunto de relatos sobre las historias que habitan en Entrevías. Un ejercicio de reconocimiento e interpretación en base a la tradición académica de elaborar una cartografía propia, que mapee este territorio singular. Interpretando las huellas que la gran transformación ha grabado en este terreno y descifrando los entresijos de **una vecindad incómoda pero necesaria, distante pero cercana a la vez, peligrosa pero rentable, ignorada pero siempre considerada, latente pero intencionadamente atenuada.**



Fig. 01. El polígono químico, el puerto y los barrios de Ponent de Tarragona. Fuente: AVIOTEC, 2007

## 2. Exploraciones, hipótesis y escenarios iniciales

Esta investigación ha pretendido ser un proceso reglado de recopilación, verificación e indexación tutorizado con el objetivo de promover la reflexión e interpretación posteriores del conocimiento acumulado que, pasando de lo evidente a lo discutible, se ha convertido en un momento formativo que culminó con la defensa, el doce de enero de 2018, de la tesis doctoral **Vías y Entrevías, atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona**. La investigación se articula sobre episodios en la ciudad de Tarragona con suficiente nivel de inestabilidad y grado de imprecisión en sus caracteres tipológico y morfológico y que, además, han avanzado a destiempo y contrastan con la puesta en escena de la nueva Tarragona moderna. Por todo ello, este ejercicio de aproximación y de formulación de hipótesis en torno a la extensión industrial en el poniente de Tarragona busca reflexionar sobre la posibilidad de establecer mecanismos y lógicas de articulación entre el desarrollo morfológico de la ciudad y la individualización tipológica del fenómeno urbano de carácter industrial, para hacerlo comprensible más allá de la doctrina económico-social, que lo ha impulsado. En el estudio de los **fenómenos urbanos**, C. Aymonino establecía como método a seguir “[...] la validez de las hipótesis formuladas a través de un análisis experimental circunscrito y en un campo definido”. Ello era posible gracias a una acreditada investigación, precedida por exhaustivas verificaciones que pudieran ser evaluadas como constantes en el tiempo o como relaciones variables no reconocibles *a priori*.

**Entrevías debiera ser algo más que una expansión de Tarragona**, y esta investigación pretende tomar partido en ello y tomar el pulso a esta imagen de la ciudad que -lejos de inspiraciones urbanas- **acometió su ocupación apoyándose sobre unas trazas que no le eran propias y que habían procurado una exclusión urbanística en el intervalo que ocasionaron**. Pero no por esta razón hemos de menospreciar su interés, pese a que no ha sido objeto de alguno de los fenómenos urbanos por excelencia, como por ejemplo el de la arquitectura. La urbanística italiana de los sesenta nos enseñó a apreciar la arquitectura también como fenómeno urbano, como un elemento constitutivo de la ciudad. Pero, si la arquitectura hace ciudad, **¿qué les ocurre a sus fragmentos cuando no hay arquitectura?, ¿sigue estando el diseño de la ciudad en la precisión de la edificación?, ¿cómo podríamos aproximarnos a la forma de la ciudad sin un recorrido a través de la arquitectura?** En un primer episodio, esta exploración tiene como punto de partida la identificación de las fuentes y los recursos informativos necesarios para analizar las transformaciones documentadas en los registros cartográficos de las diferentes épocas. Cabe destacar el *catastrón* de 1932, que muestra una imagen fiel de la estructura agraria y viaria del territorio, convirtiéndose también en una mesa de pruebas, del momento, sobre las nuevas trazas que abren la ciudad a la modernidad.



Fig. 02 Plano parcelario que surge de la unión de 56 planillas, a escala 1:2.000, del "Catastrón" de 1932. Fuente: Elaboración propia a partir de los originales del Archivo Histórico de Tarragona.

Como paso previo a la proposición de hipótesis, se determinaron unas líneas de aproximación en torno a los datos que pusieron de relieve las primeras exploraciones. Este reconocimiento previo sugirió poner el foco en dos lecturas alternativas sobre este territorio: **el proceso de ocupación industrial** y **el valor de lo no urbanizado**. La primera nos introduce a un proceso de urbanización próximo al concepto **marginal**, que "se caracteriza por ser un fragmento de ciudad producido en condiciones claramente contradictorias a las convencionales" (J. Busquets, 1976). Pese a ser Entrevías de carácter industrial, **¿es candidata a convertirse en un nuevo agregado urbano de origen marginal?** De ahí que este fenómeno pudiera tratarse como una modalidad de crecimiento urbano, superando la rigidez tipológica industrial tan cercana a la idea de *zoning*, que establece un lugar para cada cosa y una cosa en su lugar. La segunda lectura no es más que la consecuencia directa de una implantación industrial y residencial dispersa, de desarrollo errático y sin excesivas cesiones. El resultado de esta actitud es una extensión y una riqueza que hoy prevalece como huella territorial escasamente alterada que reclama su protagonismo y se resiste a seguir expectante. **¿Qué papel, en el gran escenario del Ponent de Tarragona, tiene reservado esta extensión de terreno no ocupado?, ¿podría llegar a ser uno de los activos principales?** Este primer acercamiento aportó la definición de unos posicionamientos iniciales, a modo de escenarios, formulados como mecanismos de reconocimiento previo. De la mano de estos escenarios surgió la posibilidad de identificar y determinar una dinámica predominante, **la construcción de la periferia a partir del territorio a la ciudad y no de la ciudad al territorio**, hasta el punto de conseguir imprecisión entre sus conexiones fundamentales y permitiendo, además, comprender los orígenes de las permanencias y los escenarios de la transitoriedad que conviven en este entorno. También era posible un acercamiento teórico, ya que detrás de todos los escenarios encontramos algunas de las cuestiones seminales de la formación de la ciudad que ayudaban a la lectura e interpretación de aquellos episodios en los que cristaliza una determinada forma general de ciudad.

Entrevías ha pasado en pocos años de ser un territorio agrícola y marginalizado por infraestructuras pasantes a ser motor esencial del desarrollo económico de la Tarragona moderna. A través de una continua reivindicación social, ha conseguido dotarse de ciertos atributos de ciudad y ha adquirido un compromiso urbano que le confiere cierta autonomía en lo económico, pero sobre todo en lo social. Este mundo completo, de difícil catalogación, que es el Camp de Tarragona, no responde a una metrópolis al uso y probablemente "su futuro feliz pasa por reconocer e inventar su propia figura metropolitana" (M. Solà-Morales, 2009). **Para ello, esta investigación considera de interés examinar el talento formal de sus ciudades con el objetivo de articular y coordinar las realidades "poliédricas" del Camp también desde la fertilidad de la pequeña escala.** Toda hipótesis planteada en estos términos, y para el caso de Entrevías, debería demostrar la existencia de unas relaciones internas con suficiente intensidad para soportar esta relación sistémica entre sus actores. Mi interés es buscar en los momentos previos del actual "metaproyecto" del Camp de Tarragona la importancia de la formación de los fenómenos urbanos como articulación eficiente de la **Forma General de Ciudad**, para luego determinar hacia dónde bascula el Camp. **La controversia razonada y elevada a tesis sobre la digestión de fragmentos industriales en el umbral de la ciudad, es escasa.** Los ámbitos periféricos residenciales acapararon el protagonismo académico y profesional de la segunda mitad del siglo XX. Y el siglo XXI, de momento, fija su atención en las tecnologías digitales que supuestamente harán más inteligentes a las ciudades. Este trabajo ha indagado sobre las incógnitas que siguen presentes y las capacidades que se mantienen abiertas en el espacio de reflexión urbanística en Tarragona que abrió el plan de 1960, al extender los mecanismos de ciudad al otro lado del río Francolí. Las vías, el espacio entrevías y las primeras intuiciones de 1960 que sirvieron para tramar -y luego zonificar de azul industrial en los ochenta- no han satisfecho las expectativas de abrir un nuevo ciclo urbanístico en el *Ponent* de Tarragona, tal y como ya precisó J. Parcerisa hace más de veinte años. La imagen que percibimos de la ciudad en este sector, tras cincuenta años de planes, ha sido una gran extensión predominantemente industrial, pero salpicada de otros usos y de zonas expectantes en continua fricción, excluyendo las actuales dinámicas de crecimiento residencial que se desplazan al este de la ciudad, donde la topografía augura difíciles y costosos encajes.

### 3. Metodología y objetivos

La iniciativa de este trabajo obedece a un interés en reivindicar, desde el manejo del análisis de la forma y de sus estructuras, la oportunidad que ofrece la estimulación urbana de los trazados infraestructurales (vías) y de sus huecos 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, mi labor siempre ha encontrado soporte y comodidad en la lectura e interpretación de aquellos "episodios en los que cristaliza una determinada forma de ciudad" (Parcerisa, 1986) y en la búsqueda de las "relaciones entre las cosas urbanas de la ciudad, más allá de las lógicas de flujos y

sistemas, convirtiéndolas en materia de trabajo” (M. Solà-Morales, 2006). No es una investigación sobre Planes, pero sí que se apoya en ellos para construir su discurso. La maduración de este trabajo viene dada en gran medida 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 investigación 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 analizamos, 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.

#### **4. Título I. Geometrías para la proximidad (1801-1880)**

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. A la par habitadas por una población en constante evolución censal y organizada principalmente por una jerarquía de oficios pre-burguesa que abarrotaban los bajos de las viviendas acumuladas sobre calles y plazas sin empedrar. Tarragona y Reus, a finales del XVIII y principios del XIX, no diferían demasiado de esta radiografía histórica. El atraso social y tecnológico era de tal magnitud que ni siquiera entre las dos ciudades existía una infraestructura (carretera o camino) a la altura del vigor comercial reusense –como segunda ciudad catalana del momento– y el espíritu capitalino de Tarragona. Esta condición es fundamental al ser **la historia de Entrevías básicamente la historia de sus caminos**, de la formación y transformación de estos conductos de comunicación entre el puerto de Tarragona y Reus. En los tableros del trabajo cartográfico de la época, en los grabados del momento, en las crónicas y en los testimonios escritos en actas municipales y oficios administrativos tenemos las herramientas más eficaces para la reconstrucción de la génesis de un territorio que ha demostrado generosidad y posibilidades antes y después de su metamorfosis. Este interés por la exploración en el tiempo radica en determinar las ideas y decisiones, en forma de leyes geométricas y sociales, que se convirtieron en normas –la mayoría no regladas– para una condición periférica y entrevías que ha marcado su devenir. Para profundizar en el origen de esta peculiar periferia, es pertinente estudiar el efecto y las consecuencias de la específica disposición de sus infraestructuras; de sus caminos, convertidos en penosas carreteras, y del trazado de los ferrocarriles que convergen en un punto en concreto, sobre el río Francolí, y que por razón de dicha convergencia **atraparon los usos agrícolas**

existentes y destaparon así otras posibilidades que esta nueva configuración produjo sobre la **gestión de la depreciación de estos terrenos**. O sea, **la construcción de este territorio tiene como origen una condición de trazado infraestructural**, que introdujo otra característica "formal" al mosaico agrícola predominante y una nueva relación espacial entre la ciudad y el territorio. En este sentido, interesa examinar la "relación entre la dirección y la forma del crecimiento urbano y la posición del ferrocarril en la ciudad" (Gómez Ordóñez, 1982) que en Entrevías ha supuesto una **correspondencia entre ciudad y periferia poco usual**. La relación entre ciudad y periferia en el caso de Tarragona es de gran fragilidad, precisamente por la existencia de un "**orden inverso**" en esta ligazón, y que ha venido determinado por intereses contradictorios de cada uno de los protagonistas que han actuado en este escenario complejo que es el Camp de Tarragona. La aproximación formal a todas las condiciones necesarias para la modernidad de la sociedad del XIX, que construye el territorio más central del Camp, tiene una clara componente geométrica particular, trazada a partir de las preexistencias y por la tecnología aplicada en cada momento histórico para unir los vértices de una triangulación que dio paso a una **geometría de la proximidad** sin parangón en la urbanística más próxima, y que es imprescindible para comprender el gesto de aproximación entre sus ciudades.



Fig. 03 La triangulación ha sido para el área central del Camp de Tarragona un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad. Fuente: Elaboración propia.

## 5. Título II. El paisaje trastornado (1880-1959)

Al espacio entrevías del Ponent de Tarragona se le ha considerado tradicionalmente como a un terreno lejano, pero a las puertas de la ciudad. Contemplado siempre desde la cómoda posición de una ciudad elevada y protegida a la vez, ha sido objeto de constante manipulación por los intereses creados desde la ciudad. Primero, unos intereses centrados en la necesidad de abastecer los mercados de abastos y lonjas del territorio. Este territorio, deltaico en su mayoría, de secano en sus elevaciones y de humedales en las proximidades al mar, producía una gran variedad de viandas básicas, por lo que su riqueza fue troceada por la parcelación característica de cada cultivo. Pequeños fragmentos en suelo fértil, irregulares y alineados a la tupida red de acequias del terreno deltaico. Mayores extensiones ocupando los terrenos más elevados. Geométricas parcelaciones en humedales próximos a la línea de costa. Con la llegada de un abastecimiento más lejano, los campos entrevías ya no son imprescindibles para el cultivo. A partir de los años veinte, algunos terratenientes son seducidos por las nuevas parcelaciones residenciales, por las pequeñas industrias que buscan cercanía a las infraestructuras y por mayores operaciones de carácter especulativo. Pese al creciente valor de estos terrenos, se mantiene la distancia entre la ciudad consolidada, ahora ya de forma interesada, para incrementar el reciente carácter industrial que está siendo implantado de forma paulatina en lo que hasta ahora había sido un terreno exclusivamente agrícola. Atestiguamos, pues, que la ciudad de Tarragona **reconoció en todo momento el valor estratégico de este territorio, a la vez que preservaba para sí los valores más urbanos** y representativos de una sociedad más vinculada a su capitalidad administrativa, que se tradujo en la estratégica disposición de edificaciones singulares por

toda la ciudad. Esta actitud incrementó la impunidad sobre las ocupaciones en torno a todo el *Ponent* de Tarragona. Con relación al por qué de esta lejanía, la decisión de ubicar la planta de almacenamiento de CAMPSA tan próxima a la ciudad no hizo más que incrementar esa distancia que tradicionalmente la ciudad había mantenido con su periferia, al otro lado del río Francolí. En 1932 esta decisión seguramente no fue casual. CAMPSA había adquirido una gran parte de los terrenos que hoy conocemos como Riular y que hubieran posibilitado otras alternativas de ubicación menos agresivas. Pero en esta decisión imperó más la logística y los intereses empresariales que la protección de un posible crecimiento urbano que, de hecho, no estaba contemplado ni por la propia ciudad. Por consiguiente, la conjunción entre la proximidad a la N-340 y el ferrocarril supuso la mejor oportunidad para la industria. Ni siquiera la instalación portuaria fue en aquel momento alternativa interesante para estas grandes compañías. No buscaban la proximidad a un puerto en aquel entonces principalmente pesquero. Hoy no se comprendería esta decisión, pero hasta la mitad de los años cincuenta, los recursos accedían principalmente por las infraestructuras viarias y por el ferrocarril. **De ahí el valor de los terrenos entrevías para estas empresas.** Prueba del valor añadido que supuso la logística en torno al ferrocarril fue la localización de las primeras industrias alrededor a la estación de clasificación que RENFE construyó dentro del vértice formado por las líneas del ferrocarril en pleno delta del río Francolí. Ni siquiera en los bocetos del momento se representaba al puerto como infraestructura a tener en cuenta. Sin embargo, y de forma sutil, sí que se representaban las trazas viarias más próximas a la ciudad, así como la red de caminos que actuaba como posibles accesos al emplazamiento estudiado.



Fig. 04 Terrenos Entrevías. CAMPSA, el Polígono Industrial del Francolí y el barrio de Torreforta en construcción, 1965  
Fuente: ICC (*Institut Cartogràfic de Catalunya*)

## 6. Título III. La desestabilización desarrollista (1960-1980)

Los cambios sociales y tecnológicos en la década de los sesenta, que tanto impulsaron y pautaron las políticas de crecimiento españolas, avivaron el desarrollo de la economía a tenor de importantes estímulos que tuvieron un inevitable reflejo en la configuración urbanística de la mayoría de ciudades. Además de las dos grandes capitales españolas, Madrid y Barcelona, las posibilidades estratégicas de algunas capitales de provincia, como Gijón, Málaga, Sevilla, Bilbao y Tarragona, acumularon gran parte de estos incentivos en forma de inversiones públicas, concesiones administrativas o por autorización de considerables inversiones privadas. La concentración de algunas destacadas decisiones políticas en torno a la ciudad, y también con relación al Camp, significó para este territorio una gran aglutinación de iniciativas y propósitos que fomentaron una visión muy ambiciosa de la estructura urbana y territorial necesaria para dar cabida a tal magnitud de inversiones y, por consiguiente, a la población asociada a tal efecto. La joven inflexión industrial de su periferia y la proximidad a Barcelona contribuyó a acoger algunos de los excedentes que la primera corona metropolitana congestionada no pudo asumir, entre ellos, el proyecto de la gran refinería al este del país. Paralelamente a los incentivos industriales, la mejora de las infraestructuras viarias y ferroviarias, y especialmente el proyecto de autopista del Mediterráneo, acerca a

Tarragona la corriente turística que esta nueva vía rápida distribuirá por toda la costa del levante español, desde la frontera francesa hasta el Mar Menor. El trazado de esta importante infraestructura dará pie a una moderna delimitación zonal en el Camp. Al sur de esta traza, las expectativas turísticas repartidas a lo largo de una franja costera con Cambrils, Salou y Tarragona como dinámicas destacadas; al norte, el territorio de interior –agrícola y conservador–, bajo la influencia comercial de Reus y Valls. Tarragona reacciona ante este nuevo escenario redactando y aprobando con rapidez un Plan General que reconoce la dimensión litoral de la ciudad y articula su crecimiento mediante una red viaria de nuevo trazado que se extiende básicamente hacia su poniente, síntoma de las grandes expectativas que presenta este territorio al otro lado del Francofó. Con el Plan de 1960 también llegan las influencias de la Dirección General de Urbanismo, pilotada por Pedro Bigador, y que rápidamente se traducen en una política de planificación sectorial mediante Planes Especiales o Comarcales que incorporan los mecanismos legales de la nueva Ley de 1956, las tendencias del *Regional Planning* del momento y las posturas tecnócratas de un régimen aparentemente aperturista. Algunos técnicos del momento –como el barcelonés Manuel Baldrich– imaginaron la ciudad a escala comarcal, en contraste con el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos. Guiados por estos valores se redactaron de forma generalizada Planes Comarcales para cada una de las agrupaciones urbanas estratégicas. El triángulo Tarragona-Reus-Valls dispuso de su propio plan, que se desarrolló, con alguna contrariedad, hasta bien entrados los años setenta, y que no llegó a ser plenamente vigente, pero sabemos que su proyecto de red arterial dejó una clara impronta en la red de infraestructuras que hoy utilizamos. Instaurada la democracia, la nueva administración autonómica invirtió sus esfuerzos en revertir la dinámica de crecimiento hacia una realidad más próxima a las posibilidades de un territorio ya claramente afectado por una crisis industrial y energética sin precedentes, y amenazado por las nuevas políticas de reestructuración que se plantea el país ante este escenario de desaceleración económica global y de ajuste ante una necesaria senda de armonización con las economías europeas.



Fig. 05 Plano de zonificación que surge de la unión de 5 planillas del Plan Especial de Ordenación de la Costa de Tarragona, 1963. Fuente: Manipulación del original. Archivo de la Demarcación de Tarragona del *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya*.

## 7. Título IV. Los problemas de la acumulación (1983-2003)

Hasta aquí, la secuencia de imágenes del crecimiento socioeconómico de la ciudad de Tarragona ha tenido mucho que ver con una tarea de agregación de un gran número de elementos que nos han asistido en reconocer una determinada forma general y que, en cierta medida, se han incorporado al discurso urbano, adquiriendo identidad propia gracias a su condición protagonista. **¿Acaso sería más correcto hablar de acumulación, es decir, de disposición desordenada?** Efectivamente, el recorrido de esta investigación dispone que algunos procesos de ocupación sobrevinieron **sin el consorcio de un plan o de una idea**, y



que su poderosa imagen compite directamente por participar de las “composiciones físicas que por su escala, estructura y significado constituyen la ciudad-central” (Parcerisa, 1991). La sedimentación en el tiempo de todas estas iniciativas ha adquirido la trascendencia y el impacto suficientes como para generar una situación que es necesario evaluar para comprender las debilidades y las potencialidades de todo ese esfuerzo colectivo que, sucesivamente, ha modelado su forma, y no siempre desde la perspectiva de promover la solidaridad, la estabilidad y la cohesión. Todo un elenco de voluntades que han querido tomar partido en el orden de un sistema urbano que, en 1980, se encuentra el equipo que redactará el Plan General de 1983. Este capítulo estira del hilo conductor que Manuel de Solà-Morales imprime en su artículo “Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico”, en el que radiografía y analiza el resultado de los trabajos de ordenación del equipo dirigido por Lluís Cantallops. Este título enfoca cuatro escenarios que coexisten en la ciudad desde la década de los ochenta, momento en que el desarrollo económico e industrial de la ciudad alcanza su punto más álgido poniendo de relieve los problemas y disfunciones que acarrea la acumulación de cosas a lo largo de treinta años de desarrollo vertiginoso. El primero de los escenarios es el que viene dado por la problemática de unos barrios precarios, de formación casi espontánea, que llaman la atención del equipo redactor de 1980 y a los que se les imprime un “buen acabado figurativo” (M. Solà-Morales, 1985). La hipótesis de partida considera a este escenario como un ensayo para exploraciones morfológicas en la periferia de la ciudad, donde las avenidas, entendidas como ejes geométricos, conducen a una ordenación circular y concéntrica que busca cerrar episodios urbanos residenciales, pero no de otra índole. El segundo escenario aborda cómo una ocupación industrial indisciplinada descubre las mejores condiciones de impunidad y aislamiento en los territorios entrevías que surgen de la acumulación de infraestructuras pasantes, dando lugar a una forma de ocupación con grandes similitudes con el crecimiento marginal. De ahí a que esta investigación proponga elevar a condición de modalidad de crecimiento urbano el fenómeno de **industrialización marginal** que ha originado el distrito industrial de la ciudad. A consecuencia de esta ocupación desobediente, prosperan en el tiempo bolsas de terreno liberado que, a modo de retales de suelo no urbanizado, han adquirido un cierto valor del que no se debería prescindir en el futuro más inmediato, siendo esta característica la que aborda el tercer escenario de este capítulo. Y finalmente, el cuarto escenario describe y analiza los efectos más evidentes de la acumulación periurbana, incluida la que genera la geometría de las infraestructuras, que puede llegar a atrapar a toda una periferia que refugia a los tres escenarios anteriores.



Fig. 06 Superposición del Esquema Viario del Plan Comarcal de 1972 y la ortofografía de 1973. Fuente: Manipulación de los originales.

## 8. Conclusiones

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

### 8.1. Reflexiones

#### 8.1.1. Una “Geometría Variable” nada convencional.

El ejercicio de aproximación histórica de esta investigación revela otra memoria urbanística de este territorio desde **la lectura de la geometría de sus infraestructuras**. Señalando cómo la pauta geométrica de cada una de las circunstancias tecnológicas ligadas a estos nuevos trazados se convierte en herramienta

eficaz para resolver la tensión que genera la peculiar presencia de una serie de ciudades a escasos kilómetros. Una proximidad de intereses y oportunidades poco habitual y caprichosa. **Este sería el primer rasgo de la fundación moderna de este territorio.** La incorporación de unas leyes formales que son cambiantes en función del peso específico de sus protagonistas. Es una **“geometría líquida”** –glosando la metáfora de Zygmunt Bauman– y como tal adopta en cada momento la forma más adecuada manteniendo la magnitud y expresión que la caracteriza. **Así es como la triangulación ha sido para el área central del Camp de Tarragona un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad,** resolviendo sus necesidades no siempre a través de la forma más elemental, y aceptando que **su riqueza territorial tiene mayor trascendencia que sus propias ciudades.** Debemos identificar, y reconocer, al puerto de Tarragona –y en menor medida al de Salou– como **patrocinadores del trazado de las primeras modernas infraestructuras que sirven a este territorio.** Y al potencial turístico de la costa entre Vila-seca, Salou y Cambrils como factor determinante en el balanceo de las prioridades que se manejaron en esta articulación. Lo que nos lleva a considerar que ambos factores –**puerto y turismo**– han sido mucho más determinantes en el dibujo de los primeros trazados que la propia condición industrial que, básicamente, se sirvió de ellos.

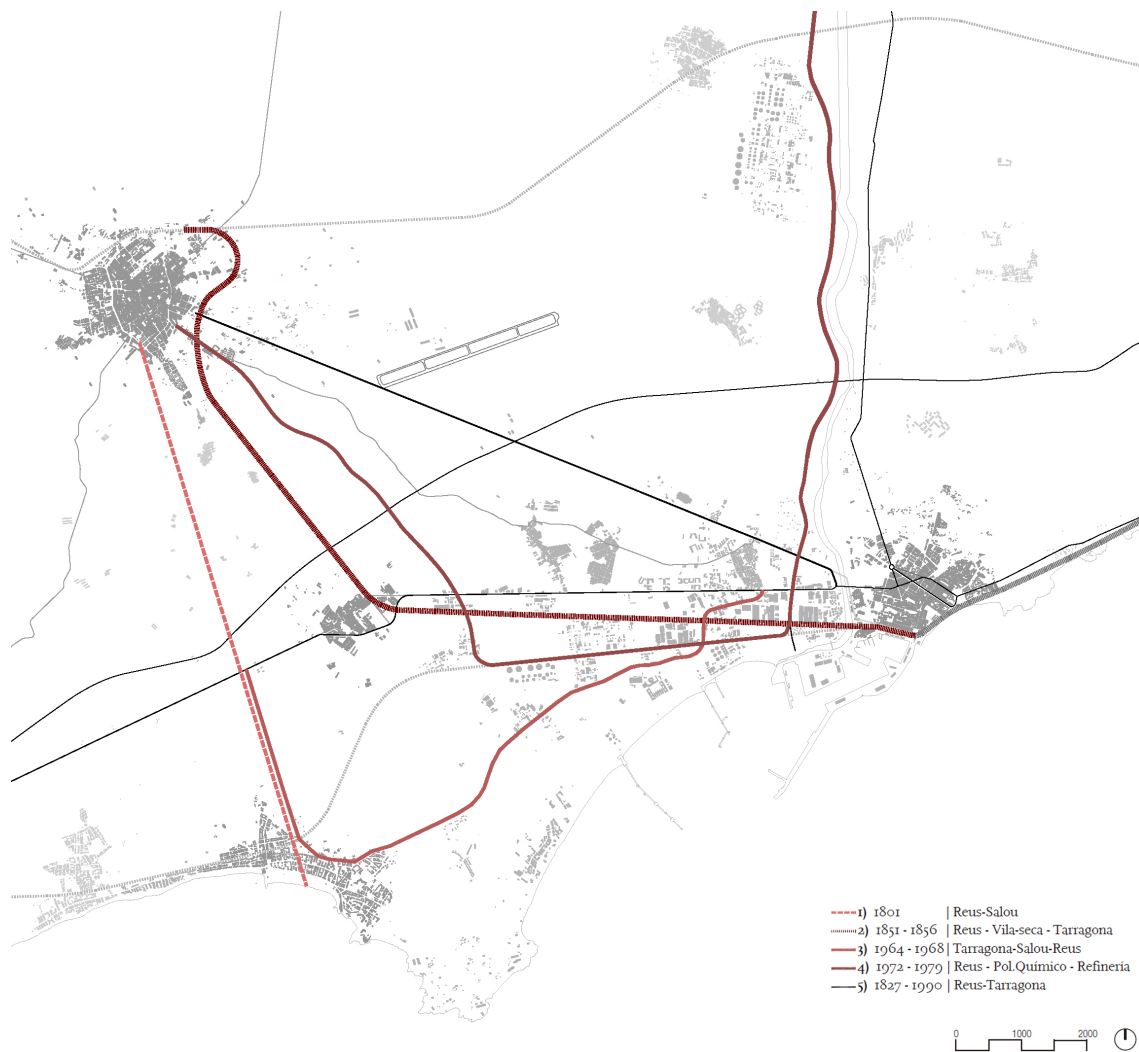


Fig. 07 Esquema direccional que representa los trazados y prioridades que históricamente ha adoptado este territorio como respuesta a circunstancias o desafíos protagonizados por el tándem Reus-Tarragona en los últimos doscientos años. Fuente: Elaboración propia.

### 8.1.2. “Distrito Distinto”.

En terrenos entrevías y apoyándose sobre esta nueva geometría, paralela a una ciudad que básicamente se ocupa de la racionalización de su centro, y rápidamente reconocida por intereses económicos, **se desplegó una condición periférica** –por acumulación de trazados– **que la ciudad ignoró y de la que las fuerzas productivas se apropiaron.** Ante esta circunstancia, la investigación ha abordado los efectos de la **renuncia** de la ciudad de Tarragona a incorporar esta periferia y de la **dualidad** que esto ha provocado. Ante tal desconsideración, la periferia se torna desobediente y resiliente, apoyándose en las oportunidades del parcelario y a cobijo de las marcas infraestructurales. Es así como la dispersión se manifiesta inevitablemente bajo tres apariencias: a) la de apoyarse a lo largo de un trazado infraestructural de primer

orden, b) la de ocupar las franjas entre vías buscando la protección de unos límites eficaces y c) la que ofrece la oportunidad de ocupación de grandes parcelas agrícolas de proporciones óptimas y suficientes. Bajo esta perspectiva, y con el fin de averiguar y comprender esta condición periférica, interpreto que para el caso de Tarragona existe un “orden inverso”, es decir, la construcción de la periferia **emana desde el territorio hacia la ciudad y no de la ciudad al territorio**, motivando un desarrollo en paralelo de estas dos dinámicas. El resultado ha sido la emergencia de un “**Distrito Distinto**”, como mejor expresión de la “dualidad” que ha provocado una “ciudad a dos velocidades”, que está rebasando las expectativas industriales y que de su correcto manejo depende la solución de esta controversia.



Fig. 08 Representación de la consolidación del distrito industrial definido por la N340 y Entrevías que confirma la administración de políticas bien diferenciadas que fortalecen la ciudad a dos velocidades. Fuente: Elaboración propia.

### 8.1.3. La “Industrialización Marginal”.

Si reconocemos que los procesos de urbanización marginal se caracterizan por ser aquellos fragmentos de ciudad producidos en condiciones claramente contradictorias a las convencionales, **¿qué ocurre cuando se trata de fenómenos intensos y dispersos de ocupación industrial no regulada?** Esta investigación sostiene que la implantación **intensiva, dispersa y no regulada** de la actividad económico-industrial en el territorio **se asemeja a la lógica de la urbanización marginal**. E inevitablemente nos conduce a poder equiparar el fenómeno de industrialización marginal a una **modalidad más del crecimiento urbano**, en la medida en que este reconocimiento ayude a aceptar estos procesos singulares de implantación industrial **como un eslabón más en la construcción de la ciudad**, o de una parte de la misma. Asumiendo el valor y la especificidad del **factor urbano** de esta estructura económico-industrial, en forma de colisiones, encuentros e intersecciones –además de la propia arquitectura industrial–, y aceptando que su hipotética reconversión puede llegar a convertirse con el tiempo en un agregado a la ciudad.



Fig. 09 Ortofotoplano modificado que ilustra el alcance del fenómeno de ocupación industrial marginal. Fuente: Elaboración propia. Modificación del original. ICC 2010.

#### 8.1.4. El beneficio de los “vacíos”.

Destapadas las tácticas y los métodos a partir de los cuales los procesos de transformación económico-social en Tarragona se apoderaron del dominio cultivado, y de cómo se patrocinó la ocupación desobediente que interpreta esta investigación, no es de extrañar que en la imagen colectiva sigan predominando los **excesos de la ocupación** frente a la interesante **extensión del “vacío”** que todavía subsiste y de la que no debiéramos prescindir. Apoyándonos en el desarrollo de la investigación vemos que existe un mosaico agrícola oculto tras el tejido industrial y residencial de este “distrito distinto”. Y que, para revertir la indiferencia general hacia estos fragmentos de suelo, básicamente cultivado, puede resultar útil comprender **la virtud o la vileza** de su origen para imaginar qué destino les depara su naturaleza. A criterio de este trabajo, han sido cuatro circunstancias las que han hecho posible esta situación: 1) el **“intraestructuralismo”** o el efecto barrera de las infraestructuras que atrapan bolsas de terreno, 2) las **expectativas industriales** que retienen grandes extensiones por interés de su producción, 3) los **espacios de protección** que reclama el territorio por causa del riesgo químico y la escasez paisajística, y 4) la fortaleza del **valor agrícola** que se resiste a abandonar un suelo históricamente tan fértil.



Fig. 10 Ortofotoplano modificado que ilustra el alcance de lo no urbanizado en el *Ponent* de Tarragona. Fuente: Elaboración propia. Modificación del original. ICC 2010.

## 8.2. Previsiones

### 8.2.1. La oportunidad de las tangencias.

Hasta aquí las afirmaciones anteriores han reflexionado sobre cómo las trazas y los huecos infraestructurales han ejercido de **vínculo, excusa y soporte** para alojar gran parte del desarrollo económico y social, y a la vez urbano y territorial, de Tarragona. Bajo esta afirmación, la disposición de esta estructura de acumulación –que no tanto de saturación– **se manifiesta como un mecanismo evolutivo y de articulación formal** que se convierte en generador de una gran escala que la ciudad **aún no reconoce como propia**. Si, como se afirma en este trabajo, la triangulación de infraestructuras ha sido para el Camp un modo de avanzar hacia la construcción de su complejidad, **las nuevas tangencias** –como consecuencia de esta evolución– lo serán para asegurar la mejor conexión entre ellas.

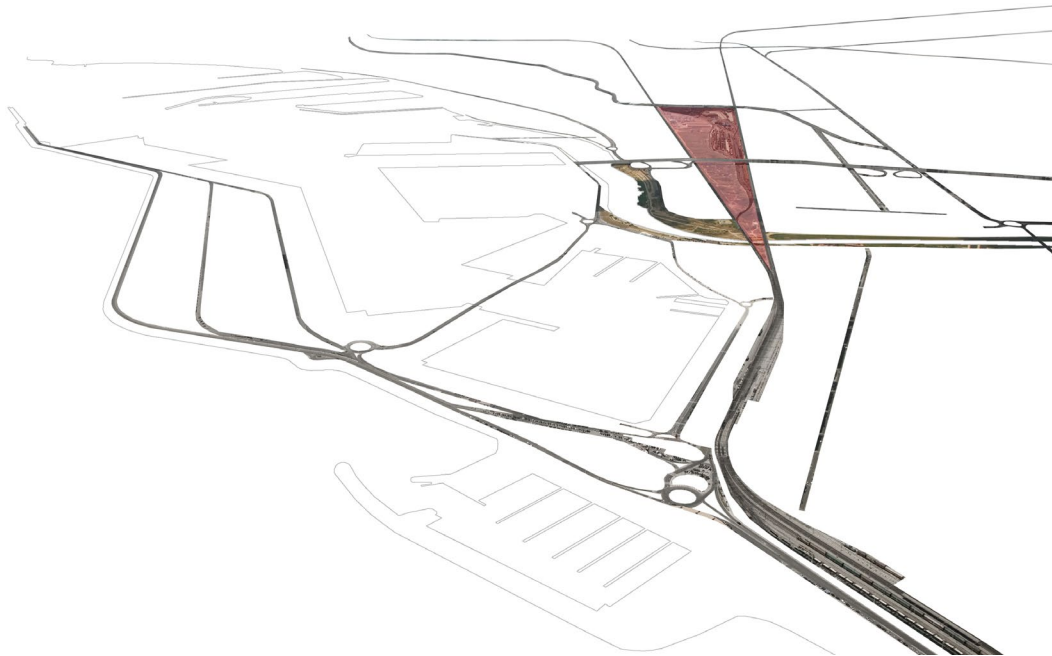


Fig. 11 Imagen despojada intencionadamente de la base cartográfica en la que se aprecian la acumulación y tangencias entre infraestructuras. Fuente: Elaboración propia.

### 8.2.2. El dibujo de la “Gran Vía del Camp”.

En el Camp la **dimensión lineal siempre cobra protagonismo**. Y su dibujo habría destapado expectativas insospechadas, llevando constantemente a Tarragona ante la tesitura de incorporar nuevos episodios en la construcción de su forma general que incluso han llegado a desplazar su centro de gravedad. En Tarragona el proyecto para saltar el Francolí aún no se ha dibujado (Parcerisa, 1991). A lo que añado que **para imaginar ese proyecto habría que completar el dibujo de la N-340**. Un trazado sobre el cual se han depositado demasiadas responsabilidades y pocas fortunas, pero que tiene el mérito de mantener íntegro su papel vertebrador. Podría decirse que la radicalidad de este trazado tiene también algo de centralidad lineal en paralelo, a lo que la hipótesis de llegar a convertirse en la **Gran Vía del Camp** desbanca a las opiniones que asimilan la T-11 a la Diagonal del Camp.



Fig. 12 Conjunto de vacíos a lo largo de la N340 que atesora mayores posibilidades para activar el engranaje urbano entre Tarragona y su periferia. Fuente: Elaboración propia.

### 8.2.3. La paradoja metropolitana.

El fenómeno de metropolización en el Camp de Tarragona presenta cierta dificultad en la definición de esa forma metropolitana. **¿Cuál sería su imagen?, ¿cómo debería ser esa imagen de calidad para que pueda ser identificada y estructurada por sus habitantes?** De aquí a que esta investigación sostenga que la cuestión fundamental en este debate **va más allá de los límites del Camp, de su densidad y de su identidad, y se traslada** –como lo ha venido haciendo desde 1800– **a través de la circunstancia tecnológica de cada momento aplicada a sus infraestructuras como herramienta estratégica.** Por lo que de cómo se aborde la cuestión ferroviaria pendiente entre Tarragona y Barcelona, y de si sus puertos y aeropuertos forman un sistema interconectado dependerá básicamente su imagen metropolitana que, de tenerla, **nunca debiera ser creada por negación a pertenecer a otra estructura metropolitana superior.** Ante los riesgos de esta distracción territorial, a falta de un modelo administrativo útil que neutralice esta tendencia, que “simplifica el territorio a un esquema de conexiones y reduce el proyecto metropolitano únicamente a sus estructuras” (M. Solà-Morales, 2009), mi propósito es permanecer próximo a las tesis en torno a que “no todo es ciudad, pero casi todo puede ser o llegar a convertirse en urbano” (Ibelings, 2008) para eludir un proyecto metropolitano que tienda a anular nuestra realidad tradicionalmente más competitiva, **la fertilidad poliédrica del Camp.**

### 8.3. Invitación al futuro

Jane Jacobs advertía de lo fácil que es caer en la trampa de considerar los usos de la ciudad cada uno por separado o por categorías. Esta ha sido una práctica habitual para referirse al *Ponent* de Tarragona, donde ha **prevalecido siempre la visión por categorías por encima de su diversidad.** Es así como circunstancias tan fundamentales para este territorio como el turismo, la industria, la residencia, las infraestructuras y lo rural han sido analizadas y planificadas **sin ninguna atención ni interés por combinarlos.** Como se apunta en la motivación de esta comunicación, para desvelar lo complejo, visibilizarlo y asumirlo con el objetivo de hacerlo más comprensible, debía conocer **los orígenes de las permanencias** en este territorio y **las condiciones de transitoriedad** que conviven en él, para vincular el mañana a través de su pasado y su presente. Y para ello, esta investigación ha indagado: **1) las lógicas fundacionales; 2) las singularidades candidatas a transformarse en compromisos para una nueva urbanidad, y 3) las relaciones directas e inmediatas entre estas incipientes urbanidades, para considerarlas como “cosas urbanas”** (M. Solà-Morales, 2008). Hasta aquí esta mirada intencionada y complementaria, **trabajada desde el hábito urbanístico de una lectura formal a partir de las grandes trazas del territorio.** Una búsqueda que parte del estudio de una geometría básica –y de la tecnología que la hizo posible– para la constante relación económica y social entre Reus y Tarragona, y que concluye señalando a otras formas complejas de relación territorial también muy vinculadas a la forma. Es en este momento cuando interesa poner de manifiesto tres pensamientos fundamentales: **1) el reconocimiento** de cómo se han desplegado sobre este territorio las estructuras socioeconómicas –por medio de trazados, y por efecto de ellos, así como por su incorporación y aglomeración–; **2) la reivindicación** del proyecto urbano que tiene pendiente la ciudad de Tarragona en favor de su periferia, y **3) la superación** del vínculo “lineal” entre Tarragona y Reus, que sigue confundiendo al Camp sobre su propia organización. Y si de esta investigación pudieran desprenderse algunas ideas que –por fuerza e impacto de sus imágenes– fueran candidatas a incorporarse a la forma general de la ciudad de Tarragona, sin duda serían: **el proyecto de la Gran Vía del Camp para la N-340 y la Estación Intermodal de ferrocarriles en Clasificación.**

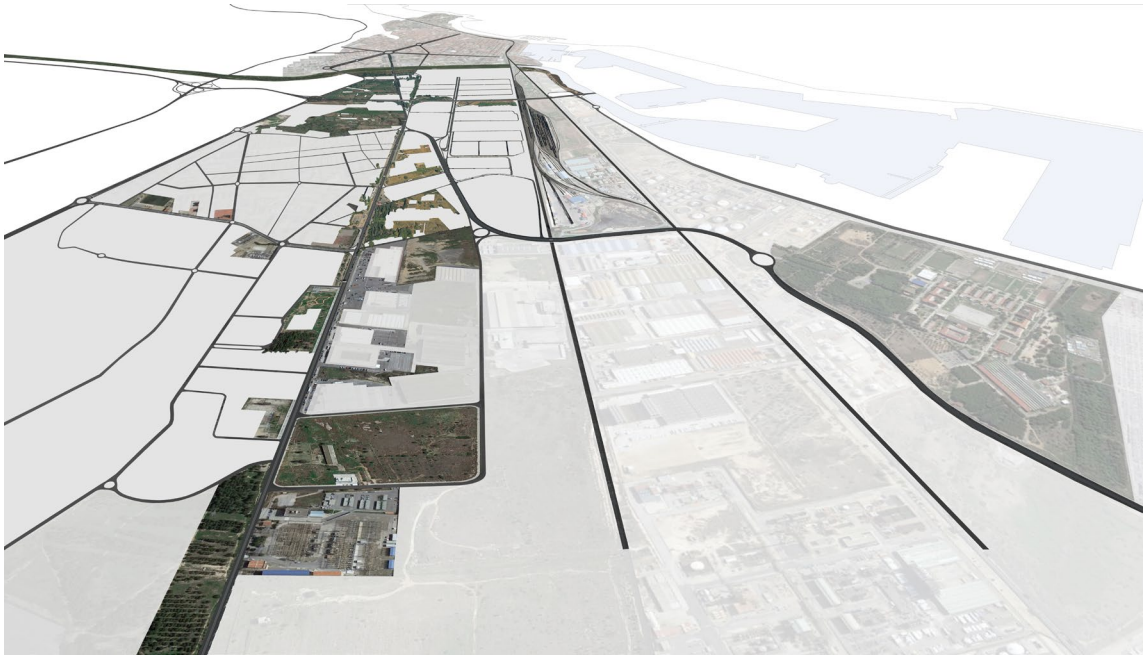


Fig. 13 Representación en perspectiva de dos ideas candidatas a incorporarse a la *Forma Urbis* de la ciudad. La Gran Vía del Camp y la Estación Intermodal de Ferrocarriles. Fuente: Elaboración propia. *This study has been carried out within the framework of the CHORA project funded by the Spanish Ministry of Economy, Industry and Competitiveness under contract number CSO2017-82411-P*

## Referencias bibliográficas:

- Baldrich, M. 1952. "La Ciudad-Comarca. Ante el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos". Madrid: *Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*. 4º trimestre (VI): 19 p.
- Bardají Ruiz, F. 2015. *Bonavista. Una biografía social*. Tarragona: Editorial Silva.
- Busquets i Grau, J. 1976. *La urbanización marginal (III)*. Barcelona: LUB – Monografías ETSAB.
- Del Amo, R. 2003. *Transformaciones económicas y cambios sociodemográficos en el espacio de la conurbación Tarragona-Reus (1960-1996)*. Tesis Doctoral. Director: S. Roquer. Tarragona: URV.
- De Ortueta, E. 2006. *El camí cap a la modernitat. Urbanisme i Arquitectura*. Barcelona: Lunwerg.
- De Terán, F. 1973. "Algunos aspectos de las relaciones entre planificación física y planificación económica en la experiencia española". *Revista Ciudad y Territorio*, nº. 2, pág. 7-38. Madrid: DUyOT. ETSAM.
- Eizaguirre, X. 2001. *La construcción del territorio disperso*. Barcelona: UPC.
- Font, A. 2004. La explosión de la ciudad. En Font, A.; VV.AA. 2004. *La explosión de la ciudad*. Barcelona: COAC.
- Gómez Ordóñez, J. L. 1982. *El urbanismo de las obras públicas*. Barcelona: Tesis Doctoral, LUB-UPC. Director de tesis, M. Solà-Morales.
- Herce Vallejo, M. 1995. *Variante de la carretera y forma de ciudad*. Barcelona: Tesis doctoral, UPC.
- Heynen, H. 1992 "The Peripheral Condition. Some thoughts about a problematic phenomenon, illustrated by case study in Winterslag". *Revista UR 9-10 Proyectar la periferia, (57-59)*. Barcelona: Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC.
- Ibelings, H. 2008. "Urbanidad". En Solà-Morales, M., *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Jacobs, J. 1961. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitan Swing Libros. Traducción 2011
- Lynch, K. 1960. *The Image of the City*. Massachusetts: MIT.
- Lynch, K. 1984. *Good City Form*. Massachusetts: MIT.
- Llovell Fortuny, F. 1980. *La industrialización de Tarragona*. Tarragona: Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT).
- Margalef, J. 1979. *El Tarragonès, estructura econòmica: expansió industrial i desequilibris sectorials*. Barcelona: Caixa de Catalunya ed.
- Montejano, J. A. 2010. *Metropolización del Territorio y Regiones Urbanas Medias. El caso del ámbito central del Camp de Tarragona, 1977-2008*. Tesis Doctoral. Director: Antonio Font. Barcelona: ETSAB-UPC.
- Monravá López, J. M.<sup>a</sup>. 1964. *Tarragona Renaciente*. Tarragona: Monravá Ed.
- Quaroni, L. 1967. *La Torre de Babel*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Parcerisa Bundó, J. 1986. "Forma General de Ciudad". Barcelona: UR 4: Trieste, Laboratori d'Urbanisme ETSAB-UPC.
- Parcerisa Bundó, J. 1991. *La forma urbis. Cinc ciutats sota sospita*. Barcelona: Tesis Doctoral, UPC. Director de Tesis, M. Solà-Morales.
- Parcerisa Bundó, J. y Rubert de Ventós, M. 2000. *La ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Parcerisa Bundó, J. 2012. "Tarragona. Fundación y declinaciones de una forma general". En *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: LUB.
- Parcerisa Bundó, J. y Crosas, C. 2013. *Barcelona enllaços*. Barcelona: LUB.
- Reinoso Bellido, R. 2005. *Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1887 y 1959*. Málaga: COAM.
- Segarra, Agustí., Margalef, J., Teruel, M., Duro, J. A., Piñol, J. M., Miravet, D. 2007. *El Camp de Tarragona: realitat actual i propostes per a la planificació estratègica*. Tarragona: Publicacions URV.
- Sennett, Richard. 1997. *Carne y Piedra*. Madrid: Alianza Editorial.
- Solà-Morales i Rubió, M. 1985. "Los problemas de la forma urbana: Tarragona, un enfoque telescópico". Barcelona: *Revista UR 1 (1)*: 44 p.
- Solà-Morales i Rubió, M. 1995. "Cuatro líneas, tres artículos, siete ideas: Las formas de la Proyección



- Urbanística*". Lección inaugural del Máster en Proyección Urbanística. Barcelona: UPC.
- Solà-Morales i Rubió, M. "Territoris sense model". Barcelona: Papers. RMB, 1997, núm. 26, págs. 21-27.
- Solà-Morales i Rubió, M. 1997. *Las formas de Crecimiento Urbano*. Barcelona: UPC.
- Solà-Morales i Rubió, M. 2008. *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Solà-Morales i Rubió, M. 2009. "Un camp de coses (els buits de la metròpolis)". *Revista AT* 19 (1): 3 p. Tarragona:
- VV.AA. 1962. *Informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. El desarrollo económico de España. (Traducción revisada por el Banco Mundial)*. Madrid: Oficina de Coordinación y Programación Económica. Gobierno de España. Documentación económica, núm. 35.
- VV.AA. 1980. *Memòria de la ponència tècnica de la Comissió de municipis del Camp, 1980*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- VV.AA. 1988. *Plan General de Ordenación Urbana de Tarragona*. Madrid: Instituto del Territorio y Urbanismo, MOPU.
- VV.AA. 1999. *Els plans generals dels noranta*. Barcelona: Societat Catalana d'Ordenació del Territori. IEC.
- Zaguirre Fernández, J. M. 2012. *El fenómeno de la industrialización marginal como forma de crecimiento urbano*. Libro de Actas del XV CIU Congreso Iberoamericano de Urbanismo. Medellín (Colombia).
- Zaguirre Fernández, J. M. 2015. "Cuatro escenarios para Entrevías-Tarragona. ¿Cabría una dinámica dominante?" *Revista [I2] Innovación e Investigación en Arquitectura y Territorio* (Alicante). 3(1): 10 p. doi:10.14198/i2.2015.3.01
- Zaguirre Fernández, J. M. 2013. *Vías y Entrevías en el horizonte de Tarragona. Exploración, compilación e hipótesis sobre el distrito industrial del Camp de Tarragona*. Reus: Tesina-Trabajo Final de Máster. Tutor, J. Parcerisa.
- Zaguirre Fernández, J. M. 2017. *Vías y Entrevías. Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona*. Tesis Doctoral. Director: Josep Parcerisa. Barcelona: ETSAB-UPC.