III

LAS FACHADAS URBANAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES

LAS FACHADAS URBANAS MARÍTIMAS, ¿ESPACIOS DE CONFLICTO?

SANTIAGO ROQUER
Universidad de Tarragona

La ponencia consta de dos partes: una primera en la que se realiza una reflexión general sobre las fachadas urbanas marítimas españolas que se conciben como espacios que, sobre todo en los últimos años, han adquirido un carácter muy dinámico, muy complejo y, a menudo, conflictivo, tanto en sus usos como en su gestión y en la búsqueda de soluciones a los problemas existentes. La segunda parte de la exposición consiste en ilustrar los planteamientos de la primera mediante el caso de la fachada marítima de Tarragona, presentando sus características, los problemas que presenta, las diversas soluciones planteadas y las dificultades de las administraciones y organismos afectados para llegar a un acuerdo sobre la misma.

COMPLEJIDAD Y CONFLICTIVIDAD DE LAS FACHADAS MARÍTIMAS.

Aunque en esta ponencia no se plantea como un objetivo fundamental la discusión sobre el significado y los límites de las fachadas urbanas marítimas, parece necesario hacer una breve mención al mismo a fin de fijar de entrada el marco sobre el cual vamos a reflexionar a continuación. Las definiciones de fachada que nos ofrecen los diccionarios pueden servirnos en parte para este menester. Así el Diccionario de la Real Academia Española define fachada como *"Paramento exterior de un edificio, generalmente el principal"*. Por su parte, María Moliner la define como la *"cara visible de cada muro exterior de un edificio"*; y añade: *"se designan por su situación: fachada norte, posterior, etc."* Estas definiciones

contienen aproximadamente los elementos que conforman lo que puede constituir una fachada marítima: en primer lugar, ha de existir un edificio, que por analogía en nuestro caso sería la ciudad; este hecho parece restringir claramente el concepto a un ámbito urbano, dejando por lo tanto fuera otros espacios litorales edificados, como muchos de los que tienen una función exclusivamente turística, que normalmente carecen de este espacio urbano interior.

En segundo lugar, las definiciones anteriores hacen referencia a una alineación externa y visible, sin apenas profundidad. También esta idea puede utilizarse aproximadamente en el caso de las fachadas urbanas marítimas. En efecto, se trata de señalar aquella parte de la ciudad, mucho más larga que profunda, que se sitúa inmediata al mar y que constituye, en suma, la cara marítima de una ciudad[1].

Nuestra exposición va a ceñirse a esta concepción estricta de fachada urbana, dejando por lo tanto fuera los espacios exclusivamente turísticos y sin un ámbito urbano trasero que los sustente. En todo caso no se trata de plantear una discusión terminológica -ya se ha dicho que no es una de los objetivos de este texto-, sino de dejar sentado que las reflexiones que vienen a continuación refieren específicamente a estos ámbitos urbanos.

La complejidad de usos de las fachadas marítimas.

Señalábamos al inicio que nuestro planteamiento parte de la idea de que en la actualidad las fachadas urbanas marítimas aparecen como unos espacios muy dinámicos y complejos en cuanto a sus usos y a su gestión, lo que da lugar a numerosas situaciones conflictivas, todo lo cual se traduce en la existencia a la vez de grandes potencialidades y de numerosos problemas de difícil y costosa superación. Analicemos pormenorizadamente cada uno de estos aspectos.

En primer lugar, conviene tener en cuenta que se trata de un espacio bastante reducido, una alineación con poca profundidad, sobre el cual existe una gran demanda de usos, pues a los más tradicionales se han unido otros en los últimos decenios. Entre los usos tradicionales cabría mencionar, como más importantes, algunas grandes infraestructuras (instalaciones portuarias, vías férreas, recintos militares en ciertos casos), así como determinadas industrias. Todo ello da lugar a la aparición de unos grandes “espacios duros”, muy poco atractivos para la ciudad y que, en muchos casos, se constituyen en importantes barreras que separan la ciudad del mar, siendo, por lo tanto, los principales responsables de esta frase tan habitual de que tal o cual ciudad “vive de espaldas al mar”.

Ya desde antiguo, en ocasiones en una segunda línea, podía existir una cierta función residencial correspondiente casi siempre a una población vinculada a las actividades

[1] La definición del DRAE incluye además la idea de que frecuentemente se trata de la cara principal. Esta concepción puede ser válida en la actualidad para muchas fachadas marítimas, pero conviene no olvidar que históricamente estos espacios han actuado en muchas ciudades más bien como traseras.

laborales de estas fachadas marítimas (pescadores, trabajadores portuarios, de las industrias, etc.). Pero esta función se ha reforzado considerablemente en los últimos decenios y, a su vez, ha cambiado su carácter. Se trata de una construcción que busca la primera línea de mar y que además se dirige a unas clases con una capacidad adquisitiva más elevada, que valora precisamente esta inmediatez al mar.

A esta nueva demanda residencial fija hay que añadir la de carácter turístico tanto en forma de apartamentos como de hoteles. También en relación con el turismo y de modo más general con el ocio, hay que recordar la nueva demanda ligada a actividades lúdicas, de esparcimiento, de restauración, etc.

La creciente demanda de estos nuevos usos residenciales y de ocio ha dado lugar a dos consecuencias de signo totalmente contrario: a) Por un lado, ha significado una fuerte revalorización de estos espacios, de tal manera que los distintos agentes urbanos implicados muestran un interés y una preocupación creciente por estos espacios, con estrategias a menudo distintas e incluso contrapuestas en ciertos casos, como veremos más adelante. b) Pero al mismo tiempo, se producen importantes incompatibilidades entre los diversos usos, algunos de los cuales representan, como ya se ha dicho, auténticas barreras, de manera que la recuperación y revalorización real de estos espacios resultan, con frecuencia, difíciles y costosas.

A todo ello se añade en ciertos casos la presencia o al menos la proximidad a estas fachadas marítimas de espacios naturales valiosos (marismas, dunas, bosques litorales, etc.), especialmente frágiles y muy sensibles, por lo tanto, a las agresiones de los usos señalados.

La complejidad de gestión de las fachadas marítimas. El papel de los distintos agentes implicados

Sobre estos espacios bastante reducidos y muy complejos se produce la presencia, por un lado, de algunos grandes propietarios (públicos, semipúblicos y privados) y, por el otro, la concurrencia de diversas administraciones, con unos objetivos y unas estrategias que en muchos casos pueden resultar divergentes e incluso contrapuestos. Analicemos brevemente el papel de cada uno de estos grandes agentes:

Los municipios. Su estrategia pasa habitualmente por la revalorización de estos espacios para finalidades turístico-residenciales y de ocio, con el objetivo general de mejorar globalmente la imagen y el atractivo de la ciudad y, a la vez, obtener plusvalías específicas derivadas de estas operaciones de renovación, remodelación, recuperación, etc. Sus propuestas concretas consisten en la eliminación de las barreras, en la recuperación y recalificación, siempre que sea posible, de ciertos espacios ocupados por los usos más agresivos, etc. Sin embargo, con frecuencia sus propuestas chocan, por un lado, con los intereses de los grandes propietarios aludidos y, por el otro, con la competencia de otras administraciones, de manera que su capacidad de gestión en estos espacios acaba resultando con frecuencia bastante reducida.

La administración central y/o las Comunidades autónomas. La administración central

posee importantes competencias en el espacio que estamos analizando, especialmente las referidas a la Ley de Costas, y de forma directa o a través de diversos organismos públicos mantiene también intereses inmobiliarios y de otro tipo. Se convierte de este modo en juez y parte en la gestión de estos espacios y en la resolución de sus problemas. En función de los distintos traspasos a las Comunidades Autónomas, éstas juegan un papel también en estos espacios, aunque en el momento presente su importancia resulta menor que la de la administración central.

Los organismos y grandes empresas públicas y privadas. Ya se ha señalado anteriormente que una parte considerable de las fachadas marítimas pueden estar ocupada por grandes infraestructuras, servicios y factorías propiedad de organismos y empresas públicos, semipúblicos y privados: Autoridades Portuarias, AENA, RENFE-FEVE, Ministerio de Defensa, Empresas industriales públicas y semipúblicas, grandes industrias privadas, etc. Aunque con las lógicas diferencias fruto de la idiosincrasia de cada uno de estos entes, su estrategia común se encamina hacia la prestación del mejor servicio (o la obtención del mejor producto) con el mínimo coste posible; se trata, sin duda, de una finalidad comprensible e incluso plausible pero que por el carácter "duro" de estas actividades puede chocar con la voluntad y los intereses de las ciudades que las alojan. De ahí que ya desde antiguo las relaciones entre ambos grupos no hayan sido excesivamente fáciles y quizás todavía menos en los últimos tiempos, como consecuencia de varios hechos al mismo tiempo: la cada vez mayor interés de las ciudades por estos espacios; la progresiva preocupación por los problemas ambientales y, finalmente, las nuevas necesidades tecnológicas de estas grandes infraestructuras y transportes (piénsese, por poner sólo algunos ejemplos, en la modernización ferroviaria para acoger la Gran Velocidad, en las nuevas infraestructuras portuarias, etc.)[2].

Por otro lado, estos organismos son a su vez grandes propietarios de suelo y, por lo tanto, pueden convertirse en los principales interesados en operaciones de remodelación y recuperación de estos espacios a fin de obtener las correspondientes plusvalías. Recuérdese, por ejemplo, las numerosas desafectaciones de terrenos pertenecientes a RENFE o FEVE, o, por poner un ejemplo reciente y muy significativo la gran operación de la fachada marítima oriental de Barcelona a raíz de las Olimpiadas de 1992, y que afectó fundamentalmente a terrenos pertenecientes a RENFE y a grandes empresas privadas industriales y energéticas.

Grandes potencialidades futuras pero existencia a la vez de problemas importantes (barreras, actividades agresivas, obsoletas, etc.), complejidad e incompatibilidad de usos, concurrencia de competencias administrativas, presencia de grandes y poderosos propietarios con estrategias específicas, serían algunas de las características que hoy definen a muchas de nuestras fachadas urbanas marítimas. A estas dificultades generales habría

[2] Ciertamente el advenimiento de la democracia ha supuesto un importante cambio de actitud por parte de los responsables de estos grandes entes públicos que se han mentalizado de la validez de los planteamientos de los responsables municipales y de la necesidad de un entendimiento mutuo. Sin embargo, este factor favorable se ha visto aminorado por la disparidad de intereses, por un lado, y por la discrepancia de color político, por el otro.

Figura 1
Panorámica general de la zona costera de Tarragona, en la que destaca la gran extensión del Puerto (Autoridad Portuaria de Tarragona)

que añadir en muchos casos las que se pueden derivar de la no coincidencia política entre las diversas administraciones y organismos implicados. Y este hecho tiene aún más importancia si tenemos en cuenta que la solución auténtica sólo es posible en la mayoría de casos mediante proyectos globales que impliquen y sean aceptados por todas las partes interesadas. Este es en definitiva el modelo seguido en la ciudad de Barcelona,

pero no puede olvidarse que su realización, que se venía reclamando desde hacía muchos años, sólo fue posible mediante una coyuntura tan excepcional como la de la celebración de unos Juegos Olímpicos.

Ante esta realidad, podríamos concluir esta primera parte afirmando que la fachada marítima de muchas ciudades aparece como un espacio contradictorio, con unas potencialidades muy atractivas, pero a la vez con una serie de problemas cuya superación resulta políticamente difícil, técnicamente complicada y económicamente costosa. A continuación vamos a ejemplificar estas características en un caso concreto de una ciudad de tipo medio, la de la fachada urbana de Tarragona.

LA FACHADA MARÍTIMA DE LA CIUDAD DE TARRAGONA: CARACTERÍSTICAS, PROBLEMAS, CONFLICTOS Y DIFICULTADES DE SOLUCIÓN

El término municipal de Tarragona, que tiene una forma mucho más larga que ancha, posee un extenso litoral de unos 12 kms., formado por tres sectores de función bastante distinta: la costa noriental, donde alternan algunos sectores naturales con otros de función turístico-residencial; la suroccidental, ocupada por las instalaciones petroquímicas portuarias (pantalanes) y por grandes industrias, y el tramo central en el que se encuentra la ciudad. De acuerdo con la concepción que anteriormente se ha señalado de la fachada urbana marítima, nuestra exposición va a referirse básicamente a este sector central.

Componentes y principales problemas de la fachada marítima de Tarragona.

Tal como puede observarse en la figura 1, una parte considerable del litoral central de Tarragona está ocupada por el puerto, al que podemos dividir en dos partes: una primera, inmediata a la ciudad, que aloja el puerto comercial convencional, así como unas pequeñas zonas de función pesquera y recreativa, dentro de la denominada dársena interior (fig. 2); más hacia el sudoeste, se sitúan, como ya se ha dicho las instalaciones de los dos pantalanes y otras instalaciones correspondientes a las actividades petroquímicas. Sumando las dos sectores señalados, el puerto tarraconense se extiende a lo largo de unos 7 kms., lo que da idea de la considerable barrera que supone para la ciudad y su zona suburbana.

Un segundo componente importante a considerar es el del río Francolí y su desembocadura, que actualmente se encuentra situada en medio del puerto. Cuando éste se construyó, la desembocadura del río estaba bastante distanciada, pero al cabo de algún tiempo se convirtió en un obstáculo para la expansión del puerto, lo que obligó, ya a comienzos del presente siglo, a desplazar más hacia el oeste su desembocadura mediante la construcción de un codo, y así se ha continuado haciendo en las sucesivas ampliaciones experimentadas por el puerto, tal como puede observarse en la figura 3. Como todo río de régimen mediterráneo, el Francolí presente grandes variaciones, con estiajes totales muchos veranos, e importantes crecidas, normalmente otoñales, que han provocado

Figura 2
La fachada marítima de la ciudad de Tarragona (Memoria del Puerto-1994). Obsérvese, entre otros aspectos, la barrera del ferrocarril, la curva del río Francolí, el barrio del Serrallo, situado entre los dos lados del Puerto, la nueva salida para camiones del eje transversal, etc.

numerosas inundaciones a lo largo de su historia. La última de ellas se produjo el día 10 de octubre de 1994, con una avenida máxima calculada en unos 1.700 m^3/s., que, en su margen izquierda, supuso la inundación parcial del barrio del Serrallo, inmediato al puerto pesquero, y otras zonas bajas de la ciudad y, en la margen derecha, la del polígono industrial del Francolí. Al margen de la enorme importancia de la crecida, tanto por parte de los técnicos como de la población afectada se consideró que el problema fue mayor a causa, entre otras, del obstáculo que el codo supuso para la rápida salida da las aguas al mar, actuando como freno y provocando que las aguas se vertiesen hacia las dos márgenes del cauce. Este hecho ha reabierto el debate sobre la necesidad de eliminar este codo y encontrar una solución global para el problema del río.

Un tercer elemento importantísimo a tener en cuenta es el del ferrocarril, que cruza toda la parte baja de la ciudad, aislando a ésta del mar, del puerto e incluso del barrio residencial del Serrallo (véanse figs. 2 y 4). Desde siempre ha sido percibido en la ciudad como una importante barrera y han sido numerosas las propuestas para eliminar este efecto, aunque sin resultados hasta el momento presente, como se verá más adelante. Señalemos, además, que uno de los 2 puentes del ferrocarril parece que fue también uno de los factores que contribuyó a las ya aludidas inundaciones del río Francolí en octubre de 1994, pues retuvo troncos y materiales que éste arrastraba y obligó, por lo tanto, a que el agua retrocediese.

Para terminar esta presentación de los principales elementos de la fachada marítima de Tarragona hay que mencionar los barrios marítimos del Puerto y del Serrallo. Tal como puede verse en las figuras 1, 2 y 4, el núcleo del Serallo constituye un enclave en el interior del espacio portuario, separando las zonas de levante y poniente del mismo. Este hecho supone un inconveniente importante para el barrio ya que se ve obligado a soportar las comunicaciones internas entre las dos partes del puerto comercial y hasta épocas recientes también el paso de una parte de la circulación de camiones de entrada y salida. Al mismo tiempo sufre el aislamiento del resto de la ciudad por la barrera del ferrocarril, con tan sólo dos pasos por debajo de la vía, que se inundan cuando se producen precipitaciones importantes en la ciudad. Finalmente, como ya se ha dicho, el barrio ha sufrido, a lo largo del último siglo, algunas inundaciones importantes por los desbordamientos del río Francolí.

Los problemas del barrio del Puerto son menores que los del Serrallo, aunque tampoco faltan. Entre los más importantes hay que mencionar el riesgo de inundaciones de la parte más occidental del barrio y los problemas, algo paliados en los últimos años como ya veremos, de la circulación de los camiones que van y vienen del muelle oriental. Este barrio surgido a lo largo del s. XIX en relación con la expansión del puerto se convirtió en una área funcional mixta: de pequeñas industrias, talleres y actividades relacionadas con el puerto, por un lado, y residencial de clases modestas por el otro. En los últimos decenios, sin embargo, se ha ido transformando lentamente en un sector residencial, aunque sus potencialidades como barrio residencial marítimo de mejor nivel se ven mermadas por la importante barrera que suponen tanto el puerto como, sobre todo, el ferrocarril.

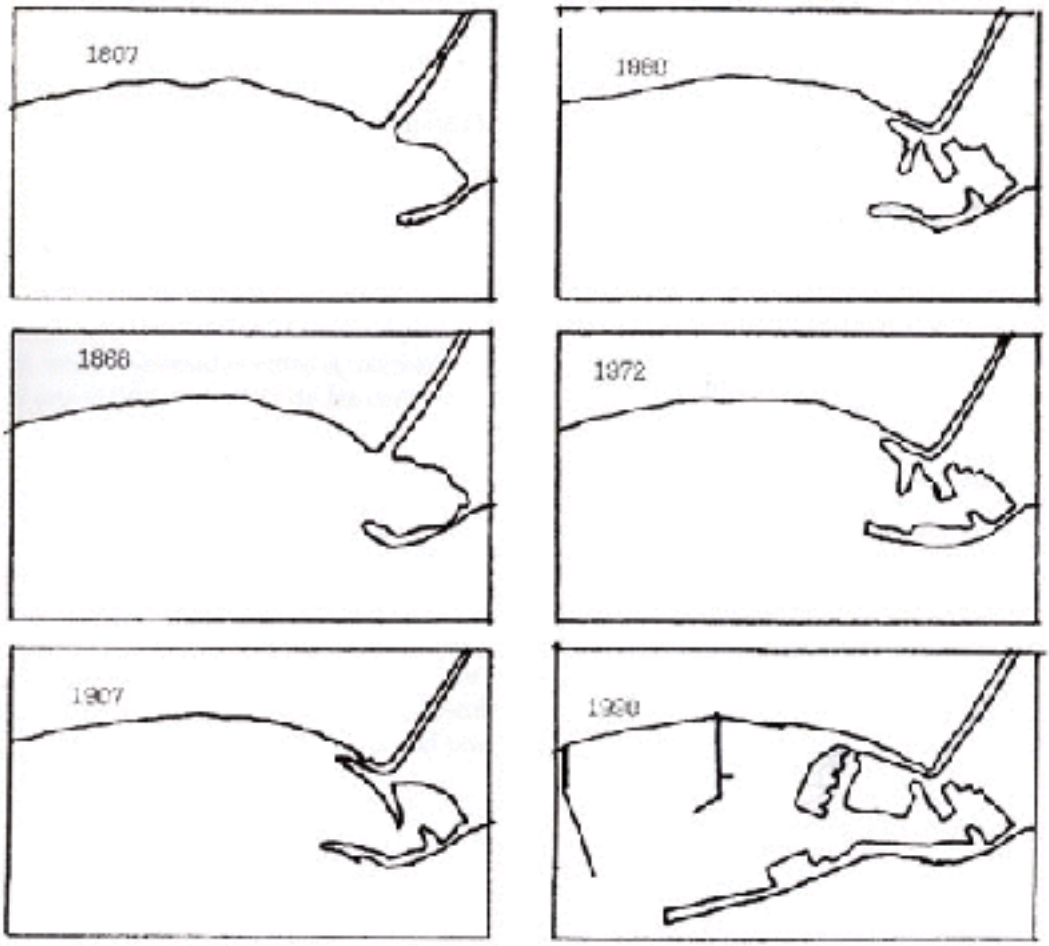

Figura 3
La sucesiva expansión del puerto tarraconense y el progresivo desvío del Francolí. (PERDIGÓ-RODRÍGUEZ, p. 51)

En resumen, a partir de la breve presentación de la fachada marítima tarraconense podemos ver que los problemas más importantes que le afectan son los siguientes: el río y sus inundaciones, la barrera ferroviaria, los accesos terrestres para camiones y la circulación de éstos entre las dos partes del puerto. Vamos a analizar a continuación las soluciones globales o parciales que se han ido proponiendo, y realizando en algunos casos, y las dificultades económicas, técnicas y políticas con que han tropezado.

Figura 4
La barrera del ferrocarril (PERDIGÓ-RODRÍGUEZ, p. 92)

Las principales propuestas de solución de los problemas de la fachada marítima y de reordenación global de la misma.

Nos centraremos exclusivamente en los dos últimos decenios y seguiremos un orden de carácter cronológico.

Las propuestas del P.G.O.U. de 1982

El Plan General de 1982, del arquitecto Lluís Cantallops, realizó algunas interesantes propuestas sobre la fachada marítima, incluso sobre sectores, como el del puerto, cuya competencia urbanística no corresponde a los municipios[3]. Las dos propuestas principales, interrelacionadas entre sí, corresponden a la partición del puerto y a la construcción de una salida específica de las comunicaciones terrestres del Puerto, el denominado eje Transversal.

La propuesta consistía en dividir el puerto en dos partes separadas por el río Francolí (fig. 5): en el sector inmediato a la ciudad se situaba el puerto pesquero y deportivo. A continuación se preveía la construcción de un canal de desguace del río Francolí (separado de las dos partes del puerto por sendos diques), que recuperaba su trayectoria original, aunque ésta era prolongada a través del canal ya aludido. Finalmente, se situaba el puerto comercial a partir de la unión de los muelles de Reus y Lérida.

A su vez, utilizando los terrenos que desde el Plan General anterior se habían reservado para un posible desvío del Francolí aguas arriba, se proponía la construcción de una autovía de comunicación entre el puerto y la autopista así como las carreteras N-340 y N-24O.

Con este conjunto de propuestas se solucionaban distintos problemas a la vez. Se suprimía el codo del río Francolí y se mitigaba considerablemente el riesgo de inundaciones. Se conseguía enlazar los dos lados del puerto comercial de manera que ni la circulación ferroviaria ni la de camiones tuviese que atravesar el barrio del Serrallo y, además, a través de la solución del eje transversal, evitaba el paso de los camiones por el barrio del Puerto y otras zonas de la ciudad. En tercer lugar acortaba muy considerablemente el tiempo empleado por los barcos de pesca y recreativos para salir a mar abierta, uno de los problemas importantes tanto para la actividad pesquera como para los veleros y otras naves de recreo. Finalmente, favorecía la apertura a la ciudad y al disfrute de sus ciudadanos del muelle de costa, un sector sin apenas función portuaria pero cuyo acceso estaba por entonces totalmente prohibido al público por razón de ser el punto de comunicación entre los dos sectores del puerto[4].

[3] Los redactores del Plan se acogieron a la normativa sobre "Sistema general de comunicaciones" de la Ley del Suelo y su correspondiente Reglamento de Planeamiento (art. 25, letra b) (CANTALLOPS, 1982, pág. 11). El plan se redactó definitivamente en 1982, aunque su aprobación es de 1984.

[4] A pesar de que la comunicación entre los dos lados del puerto sigue siendo la misma, desde mediados de los ochenta el Puerto ha abierto el muelle de costa a la ciudad, convirtiendo sus tinglados en desuso en espacios culturales y lúdicos, que gozan de una utilización muy alta.

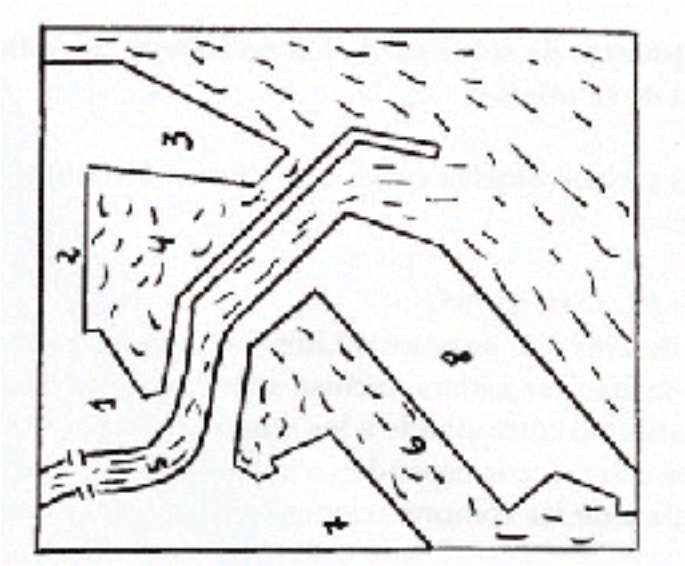

Figura 5
La propuesta de partición del puerto según el Plan General de 1982: 1: Barrio del Serrallo; 2: Muelle de costa; 3: Muelle de Levante; 4: Puerto pesquero y deportivo; 5: desembocadura del río Francolí; 6: Puerto Comercial; 7. Muelle de Reus; 8: Muelle de Lérida.

La aplicación del Plan General coincidió en el tiempo con la entrada de los socialistas en el Gobierno Central, lo que favoreció considerablemente las relaciones entre el Puerto y el Ayuntamiento de la ciudad, por aquel entonces también socialista. Sin embargo, la Dirección General de Puertos no asumió la propuesta principal del Plan General para la fachada marítima, es decir la división del puerto, alegando tres tipos de razones económico-técnicas: a) El enorme coste que supondría la operación; b) la negativa, general para todos los puertos del Mediterráneo español, de apertura del dique de levante, por los graves riesgos que a entender de los técnicos podrían derivarse de los temporales procedentes de este cuadrante; c) finalmente, se alegaba que la obra supondría una cierta paralización del puerto con el consiguiente desvío hacia otros puertos de un tráfico que posteriormente sería muy difícil de recuperar. En consecuencia el proyecto entendido de forma global fue abandonado, aunque se han llevado a cabo algunas propuestas parciales. La más importante de todas ellas fue la construcción por parte del MOPU del denominado eje transversal que ha liberado a la ciudad del tráfico pesado relacionado con la actividad portuaria (figs. 1 y 2), aunque subsiste, claro está, el problema de la comunicación entre los dos lados del puerto, que afecta especialmente al barrio del Serrallo.

Señalemos, por último, que el Plan General de 1982 no estableció ninguna propuesta de solución para el tema de la barrera ferroviaria, a pesar de ser uno de los que históricamente más han preocupado a la ciudad.

El Plan Especial de Reforma Interior del Frente Marítimo Portuario y Ferroviario

La inviabilidad de aplicación de las propuestas del PGOU empujó a las autoridades portuarias a buscar nuevas alternativas al problema de la fachada marítima tarraconense,

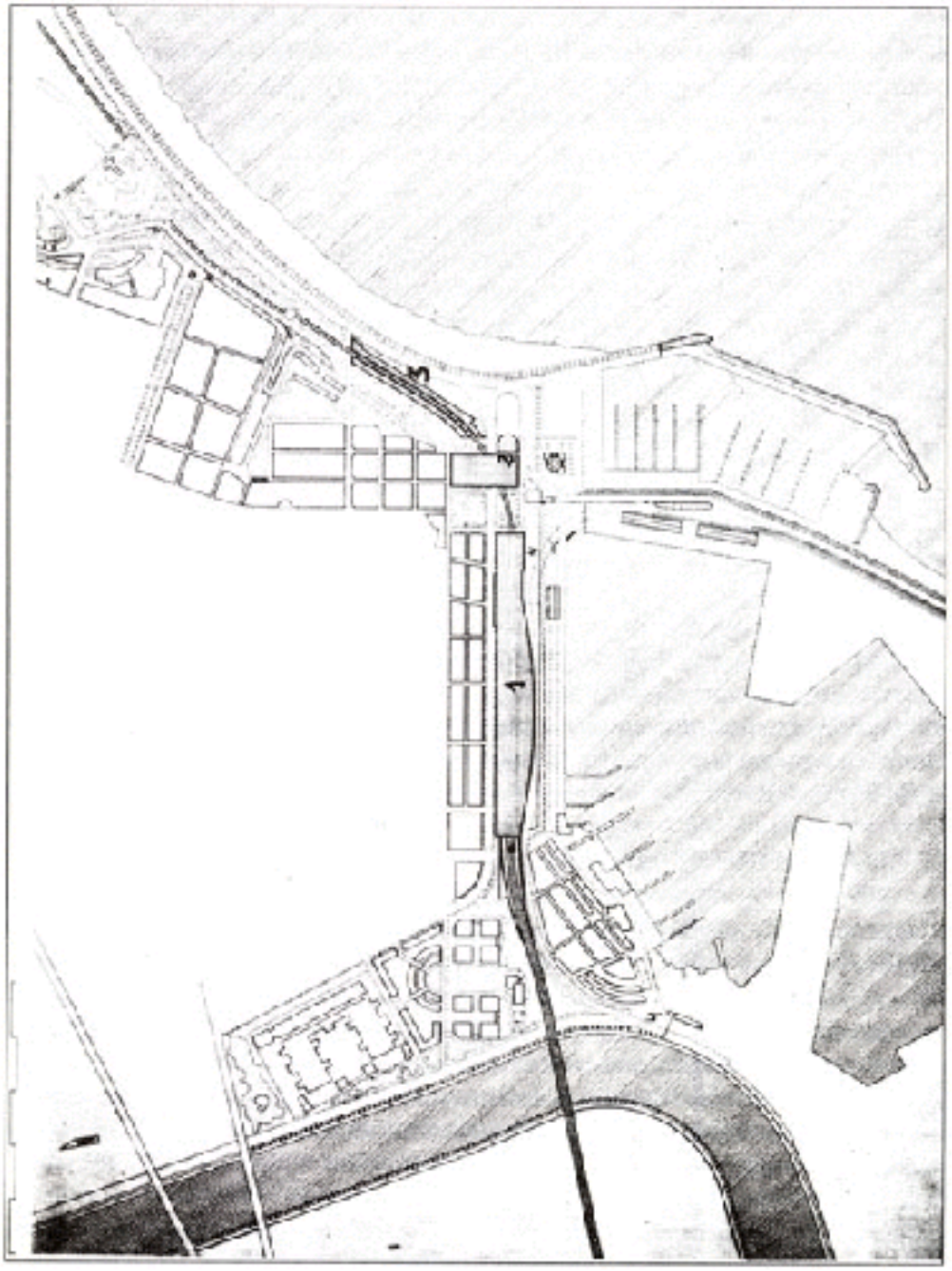

Figura 6
La solución ferroviario del Plan Especial de Reforma Interior del Espacio Marítimo, Portuario y Ferroviario (PERDIGÓ-RODRÍGUEZ, p. 101, modificado): 1: Edificio de la calle del Mar (estación, hotel, etc.); 2: Edificios administrativos de la Plaza de los Carros; 3: Edificio viaducto de la antigua estación; 4: Propuesta de túnel para unir las dos partes del Puerto.

de suerte que desde 1987 se iniciaron los estudios promovidos por la Dirección General de Costas y Puertos tendentes a la elaboración de un Plan especial de Ordenación del puerto tarraconense que, muy pronto, se convirtió en un plan integral de solución de la fachada marítima de Tarragona, el denominado Plan Especial de Reforma Interior del Frente Marítimo Portuario y Ferroviario (véase PERDIGÓ-RODRÍGUEZ, 1990)[5].

El plan representa, como acaba de señalarse, un proyecto global de la fachada marítima tarraconense cuyos rasgos más sobresalientes son los siguientes:

a) *La solución de la barrera ferroviaria y la revalorización de la fachada marítima*. Uno de los defectos del Plan General era que no proponía ninguna solución al histórico problema de la barrera del ferrocarril. Sin embargo a mediados de los ochenta, RENFE empezó a plantear la necesidad de adecuar la infraestructura ferroviaria a la alta velocidad y, en consecuencia, se mostró favorable a replantear en su totalidad el trazado del ferrocarril a su paso por la ciudad, a la vez que estudiaba la posibilidad de desafectación y recalificación de una parte del abundante suelo que la compañía posee en la fachada marítima (fig. 4). La solución aportada por el Plan especial consistía en elevar el ferrocarril desde su entrada en la ciudad procedente de Barcelona, junto al anfiteatro romano, hasta un nuevo puente de mayor altura que el actual sobre el río Francolí, en una longitud aproximada de unos 3 Kms. (fig. 6). A su vez, a fin de evitar el impacto visual y acústico, una parte de este recorrido se envolvía en un conjunto de edificios, de modo que como decían los autores del proyecto:

"El impacto visual y acústico se atenúa envolviendo la infraestructura del ferrocarril con los edificios que jalonan el recorrido hasta el acantilado, donde las vías se cubren manteniendo la visión del mar. Este envolver la vía limita al máximo la percepción directa de la infraestructura elevada en el paisaje urbano, para evitar usos marginales degradados y suspicacias culturales" (PERDIGÓ-RODRÍGUEZ, 1990, p. 26).

Los edificios propuestos eran tres (fig. 6): uno junto a la actual calle del Mar, destinado a alojar la nueva estación, así como un hotel con capacidad para 250 habitaciones, y otras actividades administrativas, comerciales y de ocio, con un total construido de 162.000 m^2. Un segundo edificio, situado en la actual plaza de los Carros, destinado a actividades administrativas y comerciales, con una superficie edificada de 52.000 m^2. Finalmente, en substitución de la estación actual, se preveía un edificio viaducto de 13.000 m^2 construidos, destinados a deporte y restauración. Con estas actuaciones se pretendía revalorizar fuertemente la zona, tal como confiesan los autores del estudio:

"Una vez liberado el frente marítimo de la ancestral barrera ferroviaria, y reforzados sus nexos de comunicación con el centro, se genera en los edificios que envuelven la vía una considerable oferta de suelo construido en una zona fuertemente revaluada en su urbanidad. Puerto deportivo, Paseo Marítimo, playas, estación, nueva fachada residencial al mar y al

[5] Uno de los hechos que sin duda contribuyó a este proceso fue que desde 1987 pasó a presidir la Junta de Obras del Puerto el arquitecto Antoni Pujol Niubó, que hasta entonces había ocupado la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento y había jugado un papel muy relevante en la aplicación del PGOU de 1982.

puerto, todo ello a pocos metros de la Rambla, dan a estos locales ofertados la posibilidad de convertirse en rentables negocios, hoteles, almacenes y restaurantes. O en clubs populares de natación y ocio" (PERDIGÓ-RODRÍGUEZ, 1990, p. 29).

La elevación del ferrocarril terminaba con el aislamiento del barrio del Serrallo y, a su vez, suponía la apertura de la ciudad al mar tanto a través de vías peatonales (los edificios de la nueva estación y del viaducto se preveían con una planta baja formada por soportales) y rodadas, entre las cuales destacaba la unión del actual paseo marítimo con la calle del Mar, que a su vez se enlazaría con un cinturón de ronda ya construido.

b) *La comunicación entre los dos lados del Puerto*. Descartada la solución de la separación del puerto, el Plan Espacial preveía la unión tanto para camiones como ferroviaria de las dos partes del puerto mediante un paso subterráneo, liberando por lo tanto a los barrios del Serrallo y del Puerto de los inconvenientes derivados del paso de trenes y camiones de gran tonelaje[6].

c) *Creación del puerto deportivo*. El proyecto contemplaba también la construcción de un nuevo puerto deportivo al otro lado del actual muelle de levante, recuperando, aunque con otra propuesta y sólo para las actividades recreativas, la idea planteada en el PGOU de 1982. En el momento presente es la única de las propuestas de este Plan especial que se encuentra en fase de realización, gracias a la iniciativa del Club Náutico de Tarragona y la Autoridad Portuaria.

d) *Desembocadura del Francolí*. Finalmente, el Plan especial contemplaba también la restitución del río a su cauce natural y su salida canalizada hacia el mar. Pero lo planteaba como una idea de futuro, "*cuando el paso del tiempo y la experiencia hayan modificado las opiniones sobre la apertura de los diques de levante...*" (pág. 28) y supeditada, además, a la construcción de una presa de regulación en el área de Picamoixons-La Riba, unos 20 Kms. aguas arriba de la desembocadura[7].

¿De qué modo se podían financiar unas actuaciones de esta envergadura? Los promotores son muy explícitos al respecto: "*La viabilidad económica de este proyecto se consigue rentabilizando las nuevas construcciones sin que por esto deban perder su carácter de uso público*", aludiendo al hecho de que no se contemplaban ningún uso de carácter residencial.

Los autores del proyecto destacaban en uno de sus párrafos la necesidad de colaboración entre los organismos y administraciones afectadas y por ahí naufragó totalmente. En efecto, el Plan Especial chocó con la oposición frontal del Ayuntamiento de la ciudad, que acusó el proyecto de especulativo, por un lado, y de crear a través de la elevación del ferrocarril una barrera visual sobre el mar mucho más perjudicial que la propia barrera física. Sin entrar en la mayor o menor validez de estas críticas, debemos señalar que el

[6] Al ser desechado el proyecto en su conjunto se abandonó también la idea del túnel. En el momento presente se están estudiando otras dos alternativas exclusivamente para el paso de camiones entre los dos lados del puerto: un puente colgante o un túnel que, en ambos casos, unirían los muelles de Lérida y de Reus (fig. 2).

[7] A raíz de las inundaciones de octubre de 1994, el MOPTMA y las administraciones autonómica, portuaria y municipal acordaron devolver al río su curso tradicional, eliminando la curva ya señalada anteriormente, pero con la desembocadura en el propio puerto, sin abrir, por lo tanto, el dique de levante. En el momento presente la obra aún no se ha iniciado.

Figura 7
Propuesta municipal de desvío y soterramiento del ferrocarril (Diari de Tarragona, 26 de mayo de 1995)

Ayuntamiento había cambiado de color político en agosto de 1989 a raíz de una moción de censura apoyada por los grupos de CIU, PP y CDS, que acarreo la pérdida del gobierno municipal por parte de los socialistas y su substitución por otro tripartito con alcalde de CIU; a consecuencia de este hecho se inició un período de relaciones difíciles entre el Puerto y los nuevos regentes municipales[8].

El resultado de todo ello ha sido que el Plan ha sido descartado, aunque el Puerto ha aprobado exclusivamente para su espacio interior el Plan de Utilización de Espacios Portuarios, a partir de la nueva Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992.

Las alternativas municipales: el soterramiento del ferrocarril

Ante las propuestas de La Autoridad Portuaria, el Consistorio tarraconense contestó con la idea de que la única alternativa viable era la del soterramiento del ferrocarril. Así se especificaba ya en la revisión del Plan General de 1994, aunque sin ningún tipo de

[8] Así, por ejemplo, el Ayuntamiento de Tarragona recurrió años después el Plan de Utilización de Espacios Portuarios de 1993, mientras que la Autoridad Portuaria lo hizo, a su vez, contra la revisión y adaptación del Plan General de 1994. Ambos recursos han sido retirados a raíz del convenio firmado entre ambas instituciones en septiembre de 1995, al que luego nos referiremos.

concreción. Esta idea se especificó algo más, unas días antes de las elecciones municipales de 1995, en una propuesta del grupo municipal de CIU, a la sazón con mayoría absoluta en el Consistorio de la ciudad, que contemplaba el desvío y soterramiento de la vía del ferrocarril y la consiguiente desafectación y recalificación de todos los terrenos pertenecientes a RENFE. Se trata tan sólo de una propuesta electoral, sin un estudio ni técnico ni económico, aunque permite conocer aproximadamente las grandes ideas que contiene:

- Desvío y soterramiento de la vía del ferrocarril (fig. 7), cuya realización y financiación debería corresponder a RENFE. La propuesta no especifica las diversas dificultades técnicas a superar ni tampoco se contempla el coste de la operación, aunque sí se especifica que su realización y financiación correspondería a RENFE. Hay que señalar que el soterramiento del ferrocarril, una operación costosa en todos los casos, presenta en Tarragona dificultades técnicas, y por lo tanto costes económicos, añadidos, derivados tanto del tipo de suelo a perforar como de la necesidad de atravesar el río Francolí. Especialmente complejo resulta este segundo problema; si se supera por encima, significa que la vía va en un primer tramo o bien a nivel o va elevado, para adentrarse en el acantilado aproximadamente a la altura donde se sitúa la plaza de toros, creando en ambos casos una nueva barrera; por lo tanto la mejor solución consiste en atravesar el río subterráneamente, sin embargo ello reviste una gran complejidad técnica y un coste, sin duda, elevadísimo.

- Reordenación de la fachada marítima, mediante la desafectación de los terrenos ocupados por el ferrocarril (unos 90.000 m^2) y su recalificación para uso residencial y de equipamientos. La propuesta contemplaba la construcción de un hotel de 9 plantas, situado junto al nuevo Puerto deportivo y con una capacidad entre 70 y 100 habitaciones. Se preveía, además, la construcción de viviendas y oficinas y la realización de algunos espacios verdes. Respecto a su financiación, el teniente de alcalde de urbanismo explicaba que *"la edificación de viviendas depende de la aportación de financiación de las administraciones: cuanto más paguen, menos edificios se tendrán que hacer para financiar el proyecto"*[9].

Una propuesta de esta naturaleza contó con la animadversión de la oposición municipal, que la acusó de atentar contra la fachada marítima (especialmente en relación al hotel de 9 plantas) y de tener un carácter especulativo. Por su parte las administraciones afectadas ignoraron inicialmente la propuesta, de manera que una vez más parecía tratarse de un brindis al sol, sin mayor trascendencia.

Sin embargo, el resultado de las elecciones municipales, que han supuesto la pérdida de la mayoría absoluta por parte de CIU, así como otras razones como el acuerdo entre el MOPTMA, la Autoridad Portuaria, la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento de Tarragona en relación a la desembocadura del río Francolí (véase nota 7), han permitido acercar posiciones entre las diversas administraciones y volver a crear nuevas expectativas sobre la solución de la fachada marítima de Tarragona.

[9] *Diari de Tarragona*, 26 de mayo de 1995, pág. 20.

Un nuevo clima institucional que puede ayudar a la solución de la fachada marítima de Tarragona[10]

En concreto, a mediados de septiembre de 1995 el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria llegaron a un principio de acuerdo que se plasmó en un convenio en el que se comprometían a promover conjuntamente la remodelación de la fachada marítima, mediante la convocatoria de un concurso de ideas, que serviría, a su vez, como base para la redacción de un Plan Especial de Ordenación de la Fachada Marítima. El convenio parte de la idea previa de la eliminación de la barrera del ferrocarril "*desenvolupant la solució del soterrament recollida en el Pla General de Ordenació Urbana o qualsevol altra solució tècnica que necessàriament contempli i sigui compatible amb la reordenació urbanística proposada en las bases de partida d'aquest conveni*" (es decir compatible con el desarrollo de la fachada marítima). En el momento actual (febrero de 1996) la acción se encamina en dos sentidos: a) por un lado se están ultimando los detalles para la convocatoria del concurso de ideas para la remodelación de la fachada marítima, en la que se deben contemplar tanto la solución sin ferrocarril (es decir, una vez desviado éste), como con el mantenimiento del tren por la fachada marítima, en un reconocimiento implícito de las dificultades que puede suponer el soterramiento del ferrocarril; y b) por el otro, Puerto y Ayuntamiento están a punto de encargar un estudio que prevea la viabilidad del desvío y soterramiento del tren a lo largo de todo su recorrido, es decir, con estación subterránea y paso por debajo del Río Francolí.

Esta situación supone, sin duda, un cambio importante respecto a la de los últimos años, pero no garantiza ni mucho menos una solución satisfactoria. Habrá que ver las propuestas concretas, el coste previsiblemente muy elevado que puede suponer el soterramiento del ferrocarril, y los mecanismos de financiación, para asegurar la viabilidad de esta iniciativa. Todo ello debiendo contar además con la urgencia de la alternativa ferroviaria -ya que se ha de acometer rápidamente el acondicionamiento de la infraestructura para la velocidad alta, de manera que si la solución no se produce pronto ya no podrá realizarse-, y con la imprevisibilidad del futuro político, que puede romper el difícil acuerdo recientemente alcanzado.

En conclusión, de acuerdo con lo visto hasta aquí, la fachada marítima de Tarragona constituye un espacio bastante complejo y conflictivo, con una serie de problemas de difícil solución técnica, muy costosos económicamente y muy complicados desde el punto de vista de su solución política; unos rasgos que, en sus aspectos fundamentales, creemos que son comunes a muchas de las fachadas marítimas de las ciudades de nuestro país.

[10] Las líneas que vienen a continuación refieren a hechos acaecidos después de la presentación de esta ponencia en junio de 1995, pero hemos creído conveniente su inclusión ya que aportan algunas expectativas nuevas a las que se tenían en aquel momento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AJUNTAMENT DE TARRAGONA (1994): *Pla General d'Ordenació Urbana de Tarragona*, Tarragona.

AJUNTAMENT DE TARRAGONA- AUTORITAT PORTUÀRIA (1995): *Conveni de cooperació per tal de desenvolupar la façana marítima de Tarragona* (doc. interno, policopiado).

ALEMANY, Joan., BLAY, Jordi y ROQUER, Santiago (1986): *Puerto de Tarragona: Historia y Actualidad*, Junta del Port de Tarragona- Ed l'Avenç, Barcelona.

AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA: *Memoria anual*, diversos años.

AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA (1994): *Plan de utilización de los espacios portuarios*, Tarragona (doc. interno, policopiado).

CANTALLOPS, Lluís, (1982): *Pla General d'Ordenació-Revissió i Adaptació. Compendi*, Tarragona.

DIARI DE TARRAGONA, diversos números.

LÓPEZ, Diego y ROVIRA, Salvador, J. (1986): *El Port de Tarragona*; Caixa de Pensions, Tarragona.

PERDIGÓ, Ricardo y RODRÍGUEZ, Tomás (1991): *Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona*, MOPU-Port de Tarragona, Tarragona.