

## TARRAGONA, EL CAMINO HACIA LA MODERNIDAD, URBANISMO Y ARQUITECTURA.

Elena de Ortueta, Barcelona, Lunwerg Editores, 2006. 249 págs.  
ISBN 978-84-9785-352-1.

En el año 2000 Tarragona ingresa en la lista de ciudades patrimonio de la Humanidad. Este nombramiento dio pie a la edición de una colección de libros de gran formato dedicados al estudio de la urbe. De ella forma parte esta obra, que se encarga de analizar la transformación que experimenta la ciudad durante el siglo XIX hasta principios del XX, periodo, al que se le ha prestado poca atención, exceptuando estudios puntuales como los de Jaume Aresté. El libro de Elena de Ortueta se basa en el estudio desarrollado en su tesis doctoral, que sigue una línea de investigación centrada en el desarrollo urbano y su relación con el patrimonio histórico y que más tarde ampliaría con la conservación y promoción del mismo y el análisis de las tipologías de cárceles y escuelas, de lo cual son testigo sus artículos y libros, como *La conquista de l'aigua a la Tarragona del segle XIX: proveïments y vassaments*, obra ganadora del Premio Gramunt i Subiela de historia. Actualmente, es profesora en el Departamento de Historia del Arte en la Universidad de Extremadura.

Frente a otros modelos<sup>1</sup>, el libro que nos ocupa se plantea en cuatro capítulos, uno por cada zona que conforma la ciudad: La Marina, el frente marítimo, el ensanche y el casco histórico. En cada uno la autora examina con profundidad la situación en la que se encontraba la ciudad a principios del XIX y alguna de sus transformaciones urbanísticas y arquitectónicas a lo largo del siglo. Lo complementa aportando fotografías de la época, numerosos planos y citas de las licencias y leyes que muestran la evolución seguida por la urbe tras la aplicación de ideas ilustradas, que se centrarán en la implantación de servicios e infraestructuras, el ornato urbano y el desarrollo de nuevos asentamientos. En este periodo por primera vez se

interviene en el espacio extramuros, en buena medida gracias a la bonanza económica que el desarrollo del puerto implicó, motivando un aumento de población.

Tal como nos explica en su obra, la Marina, en la parte baja de la ciudad, se ve relacionada directamente con la actividad mercantil y con el puerto. Empieza a conformarse en 1770 con el derribo de la muralla en ese tramo para abrir una amplia calle, la Rambla Vella, pero sus obras se fueron dilatando a lo largo del XIX lo que produjo numerosas modificaciones que distorsionaron totalmente el proyecto original. Este lugar, se consideró el contexto más adecuado para el emplazamiento del nuevo arrabal, un nuevo sistema defensivo y del Paseo de Circunvalación, articulado como un recorrido entre hiladas de árboles entorno a la muralla, buscando el contacto entre ciudad y naturaleza<sup>2</sup>.

La nueva población se vería condicionada, entre otros factores, por su orografía y su condición de plaza fuerte que conllevaría la aplicación a lo largo del siglo de un plan de fortificaciones permanentes. Todo contribuyó a una urbanización lenta que se actualizaba sobre la marcha y que resultó en un espacio fortificado paralelo al mar, con un trazado en damero bastante uniforme, aunque con irregularidades, especialmente en la zona de la cantera. La entrada a la ciudad desde el puerto, sería la Plaza dels Carros, una plaza rectangular que sigue los postulados académicos, tipología que como indica Hernando se inicia en Madrid teniendo una gran difusión en Cataluña; su arquitectura regular presenta, junto con la calle Reial, algunos de los ejemplos más significativos de edificios residenciales de la urbe. En torno a ella se ubicó la escasa industria que hubo en la ciudad a lo largo del XIX. Las fábricas y almacenes tuvieron que ir adaptando

sus arquitecturas a los avances tecnológicos, mientras prestaban cada vez una mayor atención al ornato y al empleo de los más recientes sistemas constructivos. Esta evolución, sus tipologías y principales ejemplos son analizados por la autora. A causa de la Guerra Civil, poco nos ha llegado de la austera Marina original.

El segundo capítulo aborda el frente marítimo de Tarragona, privado de paseo, en buena medida por el desinterés del Ayuntamiento, que prefería centrarse en la implantación del Ferrocarril, coincidiendo con las preocupaciones de Cerdà, Fernández de los Ríos y Arturo Soria al pensar en "las comunicaciones como base del urbanismo contemporáneo"<sup>3</sup>. Esta fue especialmente problemática por su precocidad que llevó, ante la ausencia de normativas, a la construcción de varias vías y estaciones que constreñirían el trazado urbano lo que traería a posteriori diferentes propuestas para corregir la situación. Por otro lado, la obra del muelle implicó un crecimiento de la superficie de la playa, que la ciudad adquiriría para la ubicación de las dependencias portuarias y del nuevo barrio del Serrallo. Este sector vería condicionado su desarrollo por los caseríos preexistentes, el "Balcón del Mediterráneo" y la muralla romana.

A excepción de la Plaza dels Carros, el barrio creció dándole la espalda al mar. La muralla fue determinante urbanísticamente a nivel europeo, como evidencia A.E.J. Morris<sup>4</sup>; en torno a ella se ubicaron miradores y asentamientos de familias adineradas. Hoy se diferencian dos sectores, ya sin aspecto de fortaleza: en el primero se ubican los edificios de carácter militar y la cárcel, con casas eclécticas y modernistas; y en el segundo sector, viviendas; este es unitario pese a la diversidad estilística gracias a las normativas aplicadas. Por otro lado, zona de la cantera fue polémica debido a los intereses enfrentados sobre ella; aunque prevalecieron los privados sobre los públicos, los resultados fueron vías determinadas por el ritmo de explotación, calles enteras expropiadas y dueños cuya situación se fue complicando por lo largo del proceso. Conforme se les devolvían sus bienes, Ramón Salas, arquitecto municipal, urbanizaba las calles, grandes manzanas definidas por su ornato, hasta el eje que conectaba la Parte Baja con el nuevo ensanche, el Zigzag. Su figura, junto con las de

Magí Tomàs y Josep M. Pujol, arquitectos municipales, serían fundamentales para la configuración de la ciudad, como De Ortueta demuestra en su libro.

El sector creció aislado, destinándose a servicios y la incomodidad de la zona hizo que los que podían se trasladasen. Muchas construcciones eran provisionales, priorizando su funcionalidad, predominaban muros sobre vanos. En la década de 1880 la cantera se agota, definiendo el trazado final del frente marítimo y ejecutándose diferentes mejoras de infraestructuras, aunque ciertas zonas continúan hoy sin haber sido urbanizadas. Paralelamente se desarrollaba el Serrallo, el nuevo barrio de uno de los principales gremios tarraconenses, el de los pescadores, que se vieron desplazados de su asentamiento original por los terratenientes, el muelle y el ferrocarril, a la playa de Francolí. Era una villa marinera, aislada de la ciudad, caótica, de calles irregulares y casas humildes, también condicionada por las estructuras defensivas. Sus condiciones eran insalubres debido a la presencia de fábricas y a la falta de infraestructuras en una zona que creció sin planificación. A pesar de las constantes denuncias, sólo con posterioridad se aplicarían proyectos de reordenación de la trama, aunque el conjunto acabaría aún más distorsionado a causa de la Guerra Civil y la autoconstrucción.

Las clases más adineradas aspiraban a un nuevo espacio exclusivo, fuera de la muralla, que siguiera los principios de la Ilustración y que, como indica Javier Hernando, al igual que ciudades como San Sebastián y Bilbao, adoptara el ejemplo del Plan Cerdà para Barcelona: organización homogénea, trazado ortogonal, buenas condiciones higiénicas y de salubridad y que ofreciese un gran número de habitaciones. Así surge el Ensanche, diseccionado en el tercer capítulo del libro, como conexión entre la Marina y el casco histórico, definido por el mar y las fortificaciones. La expansión urbana era imposible por otros flancos, pero el terreno era muy escarpado, lo que dilató el proceso por falta de una planificación inicial rigurosa, llegando hasta 1925. En 1855, casi paralelamente al de Barcelona, señala el profesor Hernando, se celebra el concurso para el plan de ensanche, el cual es detenidamente analizado por Elena de Ortueta.

Ignasi Jordà asumiría la empresa adaptando el proyecto ganador debido a sus carencias, aunque no deja de extrañar la falta de una gran plaza, que según Aresté<sup>5</sup> se debe a la escasez de terreno. El Ayuntamiento había establecido una serie de criterios constructivos y estéticos para tener un mayor control sobre las edificaciones, aunque no siempre se aplicaron como demuestra el abanico de dimensiones y formas de las manzanas, causado por la influencia de los propietarios y el patrocinio municipal.

La zona tuvo un gran dinamismo urbanístico, con una arquitectura similar al del resto de la ciudad. La autora establece varias tipologías de viviendas, que analiza minuciosamente señalando que, aunque hubo obras singulares, predominaron las casas de alquiler. El mejor ejemplo de los criterios que se buscaban implantar en el Ensanche es la Rambla Nova, el eje central, que según Morris *"sigue fielmente la alineación que definían las antiguas fortificaciones"*<sup>6</sup>. En ella participaron varias generaciones de arquitectos, que intentaron convertirla en un espacio representativo, propaganda de la ciudad moderna y de una nueva sociedad que tenía en este paseo su centro de ocio. En el último tercio del XIX, el ensanche se encontraba saturado, lo que provocó un crecimiento desordenado en torno a las antiguas puertas de la ciudad. Ramón Salas sería el artífice del Plan General de Urbanización de las Afueras de 1889, que propondría ensanches zonificados. Pero sería Josep M. Pujol, quien definiría en 1919 la ampliación. Su plan sería acorde con lo existente, manteniendo la Rambla Nova como eje principal y estableciendo un plan radial combinado con el sistema ortogonal, que resultaría en manzanas amplias y diferentes entre sí, con majestuosas plazas circulares.

El último capítulo se ocupa del centro histórico, conservado gracias a legislaciones fallidas y excluyentes y problemas de costes y de expropiaciones. Zona heterogénea, de trazado irregular, resultado de actuaciones sucesivas y parciales, era la sede del poder eclesiástico y municipal, pero se vio sumida en una crisis al centrarse el Ayuntamiento en las obras del Ensanche. Las actuaciones previas a estas fueron

concretas, organización de calles y corrección de alineaciones; sólo al finalizarse la ampliación urbana, se dotó a la zona de infraestructuras, intentando adaptarla a los nuevos tiempos. La modernización, al igual que en ciudades como Madrid, descritas por Morris y Hernando en sus estudios, vendría marcada por los intereses privados, las guerras y la desamortización, que causarían grandes pérdidas y obligarían a la reurbanización de sectores. A lo largo del XIX, se embelleció la zona; esta actitud estaba en consonancia con las intervenciones que se estaban llevando a cabo en el resto de Europa, como podemos comprobar en la obra de Morris. En 1900 debido a su situación de abandono comenzaron las protestas que no obtuvieron resultado hasta 1914, cuando empezaron las obras de mejora, que traerían consigo las quejas de quienes buscaban preservar su patrimonio.

Podemos concluir que nos encontramos ante un exhaustivo trabajo de documentación, que ha analizado detalladamente y en profundidad el crecimiento decimonónico de Tarragona. Su evolución desde una ciudad encerrada en su núcleo histórico a su expansión y configuración como referente militar, comercial y marítimo, presentando a su vez aspectos sociales que conforman una nítida imagen de la ciudadanía y sus diferentes clases; demostrando con múltiples comparaciones, que la problemática de la ciudad, a pesar de su singularidad, no era un caso único en España o Europa y que en varias ocasiones fue pionera. Aunque a veces los saltos temporales y entre las diferentes zonas pueden llegar a generar confusión, este es un trabajo de referencia a la hora de entender el urbanismo español del siglo XIX y en concreto, el catalán. Se pueden establecer las influencias urbanísticas tarraconenses, al vincular, por ejemplo, la Rambla Nova con las de Vilanova i la Geltrú y Sabadell, como señala Aresté. Sin duda, la principal virtud de De Ortueta es ofrecernos un completo discurso sobre la memoria de la realidad urbana de Tarragona.

Aránzazu Pérez Indaverea

Universidade de Santiago de Compostela

## NOTAS

<sup>1</sup> Como el que sigue Nieves Basurto para analizar el desarrollo de Bilbao, a través de la figura de los maestros de obras: Basurto Ferro, Nieves. *Los maestros de obras en la construcción de la ciudad. BILBAO 1876-1910*, Diputación Foral de Bizkaia y Colegio Oficial de Aparejadores

y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, Bilbao, 1999.

<sup>2</sup> Javier Hernando argumenta que el Paseo de los Prados en Madrid, inspiró numerosos ejemplos, como este: Hernando, Javier. *Arquitectura en España 1770-1900*, Ed. Cátedra, Madrid, 1989. Pp. 443.

<sup>3</sup> Idem. Pp, 471.

<sup>4</sup> Morris, A.E.J.: *Historia de la*

*forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

<sup>5</sup> Aresté Bagès, J: "El Ensanche de Tarragona (1857)", en *Actas II Simposio Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Madrid, 1985. Pp. 1203-1226.

<sup>6</sup> Morris Op. Cit., p.345.