

El 'rompecabezas' de la T-11, el resultado de dos ciudades que viven de espaldas

Es uno de los ejes más transitados del país y debería ser el motor de desarrollo de este territorio. Sin embargo, nunca ha habido acuerdo para abrir el debate sobre su potencial

NÚRIA RIU

«Cuando dos personas no se miran, no pueden enamorarse». Y esto es lo que les pasa a Tarragona y a Reus, que, aunque han aparcado definitivamente viejas hostilidades, tampoco han conseguido mirarse a la cara para impulsar un proyecto de territorio.

Más allá de colaboraciones puntuales como los Juegos del Mediterráneo o la estrategia conjunta en materia de pobreza energética, son muy pocas las iniciativas conjuntas en las que las dos ciudades más importantes del Camp de Tarragona se han aliado. Y el ejemplo más significativo de esta no relación es el buñuelo en el que se ha convertido la T-11. Con una circulación media diaria de unos 20.000 vehículos, este eje conectado con la autovía del Mediterráneo (A-7) y la AP-7 debería ser la arteria principal de lo que muchos conocen como la segunda área metropolitana de Catalunya. No obstante, es un diamante en bruto que ha crecido de forma desordenada y sin saber muy bien lo que quiere ser.

En el extremo más próximo a Tarragona los alrededores de esta carretera tienen un uso residencial, con los barrios de Riu Clar, La Floresta, La Granja, Torreforta y Campclar a su alrededor. Después se convierte en un eje comercial, con el complejo Les Gavarres, como motor y que incrementará notablemente su poder de convocatoria con la llegada de Ikea y el Anillo Mediterráneo.

Una vía de servicios

En su tramo en La Canonja gana protagonismo la logística, mientras que en suelo reusense se ha apostado por el sector servicios. El edificio del 112 constituye el elemento principal, mientras que el proyecto de la estación central es uno de los

grandes interrogantes a resolver en materia de infraestructuras ferroviarias.

Con todo, una gran mezcla en la que el debate se centra en si la T-11 debe seguir ejerciendo el papel de autovía entre Tarragona y Reus o convertirse en un gran eje cívico en la que los vehículos circulen a 60 km/h. Lo que en otras palabras sería transformar esta carretera en la calle Mayor de este núcleo central del Camp de Tarragona.

Más allá de una carretera

El arquitecto Josep Llop defiende que la T-11 «va más allá de una infraestructura viaria». Es una persona que conoce profundamente lo que representa esta vía de comunicación. Vive en La Canonja, trabaja en Tarragona y por motivos profesionales se

Los usos del suelo quedaron definidos en el Pla Director del ámbito central, que no se aprobó

desplaza habitualmente a Reus. Considera que la autovía «tan sólo es la excusa o la anécdota para hablar de todo un universo que debe permitir sumar iniciativas y expectativas a nivel de territorio».

Se habló en un determinado momento de si se construiría un campus universitario y se ha especulado a menudo sobre la llegada de nuevas empresas, como se hizo en su momento con Ikea. Propuestas e ideas de las que se ha hablado y que algunas han cuajado y otras no. No obstante, el poder de atracción es muy inferior al que debería tener un eje de estas características, y detrás está la falta de una concreción que ha derivado en un rompecabezas que nadie ha em-

LAS CIFRAS

3.850

metros

■ de la T-11 discurren por suelo tarraconense. Mayoritariamente está urbanizado con viviendas por un lado y el complejo comercial y de ocio Les Gavarres por el otro.

5.810

metros

■ discurren por suelo reusense. En este caso aún hay mucho terreno disponible y en el que se ha construido se ha apostado por el sector servicios.

1.000

metros

■ por suelo de La Canonja, básicamente con empresas logísticas.

pezado a montar aún. «Es una lástima que todo acaben siendo *cagaradetes* sobre el territorio, cuando hay una multitud de usos en el ámbito del sector servicios, que cada día que pasa se nos están escapando», considera quien fue durante muchos años presidente del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya en Tarragona.

La inquietud es presente a ambos lados de la T-11. El arquitecto tarraconense Agustí Domènch lamenta que «se perdió una oportunidad cuando se decidió desdoblarse esta vía de hacer una planificación más pensada y razonada de acuerdo con el entorno». Lo que ahora obligará a «un auténtico trabajo de *bisurí*».

Un plan director

Impulsadas por el Ministerio de Fomento, las obras de desdoblamiento se eternizaron. Y la inversión que acabó hace menos de cinco años se hizo teniendo en cuenta consideraciones técnicas, no de planificación. Esta parte correspondía a la Generalitat. El Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona recoge esta infraestructura que posterior-



Entrada a Tarragona desde la T-11. FOTO: PERE FERRÉ

LAS FRASES

‘La autovía tan sólo es la excusa o la anécdota para hablar de todo un universo’

Josep Llop
Arquitecto

‘Se perdió una oportunidad cuando se decidió desdoblarse la carretera’

Agustí Domènch
Arquitecto

mente, el Pla Director de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona, debía entrar a concretar la calificación del suelo. Sin embargo, el documento definitivo no llegó a aprobarse, por lo que esta parte quedó a medias.

Hay reiteradas voces que piden que se concrete cómo debe ser este espacio. Y dado que afecta a tres municipios y tiene una fuerte afectación sobre un cuarto, como es Constantí, esto debe hacerse a través de un plan director urbanístico, que debe impulsar el Govern de la Generalitat. Así lo reconoce el propio Departament de Territori,

que, sin embargo, no ha querido hablar sobre al respecto.

Un plan local

Aunque, después de que el Pla Director Urbanístic de l'Àmbit central del Camp de Tarragona se impulsó desde Barcelona, las voces del territorio que opinan sobre al respecto creen que ahora debe empujarse desde el ámbito local.

Josep Llop defiende que la clave está en que «surja un líder que lo vea claro y se ponga en la cabeza. Las expectativas son impresionantes. El futuro de este territorio depende de un acuer-



¿Ha llegado el momento de pensar en el segundo cinturón?

La mejora de las conexiones secundarias empieza a plantearse como una actuación a abordar

NÚRIA RIU

El importante flujo de vehículos que registra a diario la autovía entre Tarragona y Reus y la previsión de la llegada de Ikea, para dentro de un año, hace que ya hay quien teme la congestión de esta arteria principal. Con este escenario por delante se hace difícil pensar que algún día pueda convertirse en un eje cívico con los turismos obligados a circular por debajo de los 80 km/h, un carril bici y un espacio reservado para transporte público, que dentro de unos años permita la circulación del tranvía o tren ligero entre los dos principales núcleos de población de esta área metropolitana.

En este sentido, el arquitecto y responsable de la Comissió d'Infraestructures de la Cambra de Comerç de Tarragona, Agustí Domènech, defiende que



Imagen de la carretera secundaria que une el municipio de Constantí con la ciudad de Reus. FOTO:DT

es necesario «empezar a pensar en pequeñas actuaciones que desde Cambrils nos permitan bordear Reus y, ya sea a través de Constantí o El Morell, seguir hasta la estación del AVE y hasta Torredembarra y Altafulla». La propuesta consiste en una especie de ronda o segundo cinturón, de forma que se mejoren las carreteras secundarias existentes en el núcleo central del Camp de Tarragona. «Se trata de sacar vehículos de toda esta zona central», afirma Domènech. De hecho, algunos de estos proyectos como la am-

pliación de la carretera de Reus a Constantí o desde El Catllar a Torredembarra son viejas reivindicaciones que la Generalitat ya contemplaba en el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona.

Estas actuaciones, por otro lado, permitirían facilitar el acceso a la estación del AVE Camp de Tarragona, otra de las asignaturas pendientes. Aunque Domènech apunta una tercera opción, la construcción de una nueva variante en Tarragona desde La Boella al campo del Nàstic.

‘Las intervenciones que se han hecho hasta el momento son todas a favor de una vía rápida’

Anton Pàmies
Arquitecto

do político y social entre Tarragona y Reus». Un punto de vista que también defiende Anton Pàmies, arquitecto reusense, que es profesor de Urbanisme en La Salle de Tarragona y fue redactor del Pla General de Reus. Pàmies destaca que «las intervenciones que se han hecho son todas a favor de una vía rápida, mientras aún seguimos tardando veinte minutos en el trayecto entre Tarragona y Reus».

Que en un futuro pueda haber un carril exclusivo para el transporte público o que, ya más a largo plazo, ambas ciudades queden conectadas con el tren ligero son

cuestiones de las que tendrá que empezar a hablarse en algún momento. «Hay un montón de factores encima de la mesa, que nos obligan a hacer algo. Si no vamos más o menos coordinados, con un único objetivo, es imposible. Aquí no puede ir cada uno a la suya, sino que hay que hacer algo unitario, manteniendo la personalidad de cada municipio», dice Pàmies.

¿Alguien se pondrá delante para liderar esta iniciativa? Los técnicos coinciden en el potencial de lo que antiguamente se conocía como la vía Amalia y que creen que este es el primer paso para empezar a hablar definitivamente de una área metropolitana. Sin embargo, consideran que, más allá de la voz que puedan aportar los urbanistas, geógrafos e ingenieros, otros colectivos de la sociedad deberían implicarse en la definición del territorio. «Hay muchísima gente que podría hacer mucho más. ¿Adónde están los intelectuales? Aquí también los necesitamos», concluye Llop.

■■■

nriu@diaridetarragona.com

LAS ALTERNATIVAS



El objetivo final: poner en valor la vía Amalia construida en 1823

■ El papel estratégico de la T-11 entre Tarragona y Reus quedó definido en el siglo XVIII, cuando se dibujó el trazado de una de las vías con una intensidad media de vehículos más elevada del país. En aquellos momentos el puerto más importante era el de Salou, a través del cual la ciudad de Reus y su entorno exportaba el 90% de la producción de aguardiente. Esto situó el enclave salouense en una posición privilegiada en el

ámbito del comercio internacional. Fue a finales de este mismo siglo cuando Tarragona se reivindicó y se construyó esta carretera, cuya finalidad era conectar Reus con el puerto de Tarragona.

Era en 1823 cuando se ejecutó una obra en la que fueron obligados a trabajar los presos para que pudiera seguir adelante. La inauguró María Josefa Amalia de Sajonia, esposa de Fernando VII, por ello durante mu-

cho tiempo se conoció como la carretera o la vía Amalia.

En 2006 se daba luz verde a la ampliación de esta carretera entre Tarragona y Reus, que pasó a ser una autovía. Se proyectó una inversión de 44,6 millones de euros para mejorar estos 7,6 kilómetros de vía. Además de las pasarelas para conectar los barrios tarragonenses se construyó la súper rotonda de Les Gavarres, que ha acabado siendo un punto negro.