

## ALTAFULLA 1963-1988: EL MARC URBANÍSTIC

L'any 1977, al primer número dels Estudis Altafullencs, es publicava un treball sobre el Pla General aleshores vigent, se'n feia una crítica consideració global, i se'n proposaven uns criteris per a la revisió, que es veia imprescindible <sup>(1)</sup>. Més endavant, el 1979, tornava a haver-hi un article -conseqüència directa del primer- en què, després d'una introducció sobre l'urbanisme de l'època, es feien una sèrie de reflexions sobre les qüestions principals: indústria o turisme, els llocs públics de lleure i la gestió del pla, a més d'unes consideracions finals. <sup>(2)</sup>

Com deia E. Baixeras en acabar aquell article, «les aportacions per a la revisió del pla general d'Altafulla no s'haurien d'acabar aquí». 10 anys després, la revisió ja ha estat feta, i potser caldria veure amb quins criteris, quines solucions proposa, quins problemes comporta, quin és el model de desenvolupament que planteja, i si ha donat resposta als interrogants i propostes formulats als articles abans esmentats.

Aquells articles s'escriuen a finals de la dècada dels setanta, a quinze anys de la formulació del Pla General. Sis anys després del primer escrit, s'aprova el nou Pla General. Han passat ja sis anys més. En total, vint-i-cinc anys de planificació urbanística. Un temps més que suficient per a fer-ne una anàlisi. Abans d'entrar-hi, però, caldria fer una sèrie de puntualitzacions de caire metodològic.

En primer lloc, és evident que el desenvolupament i l'evolució d'una població no s'expressen únicament a través de l'urbanisme, ni aquest n'és una correspondència directa. És cert, però, que ens pot il·lustrar sobre les idees i intencions vigents en el moment de planificar.

1. Amer, J.R. - Virgili, I., **Aportacions a la possible revisió del pla general d'Altafulla**, dins Estudis Altafullencs, 1. Centre d'Estudis d'Altafulla. Altafulla, 1977; ps. 5-11.

2. Baixeras, E., **Més aportacions a la revisió del pla general d'Altafulla**, dins Estudis Altafullencs, 3. Centre d'Estudis d'Altafulla. Altafulla, 1979; ps. 113-118.

L'urbanisme estableix una relació dialèctica amb el desenvolupament, en tots els sentits: n'és un origen, el condueix, i aquest mateix desenvolupament el confecciona en la seva projecció futura.

Per tant, l'urbanisme no deixarà de ser un element en la història dels canvis soferts a Altafulla aquests darrers trenta anys, vindrà connectat amb molts d'altres i, alhora, suscitarà més qüestions. Si ens anem fent les preguntes que suggereix cada element estudiat, cadascuna de les respostes ens portarà més preguntes connexes. Sortiran temes paral·lels -no secundaris- que ens obriran nous camps de treball. És indubtable que qüestions com la demografia, el canvi en les estructures econòmiques, la propietat i ús de la terra, el sentit de protecció del patrimoni cultural (3), els recursos econòmics municipals, etc., ens ajudarien enormement en la comprensió de les causes i conseqüències d'aquest o d'aquell altre planejament urbanístic.

En aquest sentit, doncs, aquest treball és només un element de coneixement que necessita, sens dubte, de més aportacions per anar confeint la història recent d'Altafulla. (4)

Una altra qüestió, ja més tècnica, respon al llenguatge utilitzat. La voluntat d'usar els termes exactes de la llei i, alhora, usuals en la pràctica urbanística, fa que sovint s'emprin conceptes no excessivament coneguts. Dir que a Altafulla s'han aprovat tres estudis de detall és dir una veritat, però si només els iniciats saben què vol dir això, i l'escrit es publica amb una intenció de divulgació general i no en una revista especialitzada, acaba sent una veritat incompleta per incompresa. He intentat, doncs, aclarir els conceptes que m'han semblat menys usuals, mitjançant notes al marge.

Finalment, les fonts del treball són molt directes. He treballat sobre els plans generals mateixos, consultats als arxius de la Comissió d'Urbanisme de Tarragona de la Generalitat de Catalunya. Unes altres dades aïllades les he extretes de la Guia d'Altafulla (5) o de l'enquesta sobre infraestructura de les corporacions locals (6).

## EL PLA GENERAL DE 1963

El primer instrument de planificació urbanística que trobem a Altafulla és el Pla General d'Ordenació que fou redactat el 1963. El Pla

4. En aquest sentit, aquest treball és una part d'un de més ampli, en preparació, que estudia l'impacte del turisme a Altafulla aquests darrers trenta anys, des de tots els punts de vista: territorial, demogràfic, econòmic, etc.

5. Rovira, Salvador-J., **Guia d'Altafulla**. Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV (Els llibres de la Medusa, 2). Tarragona, 1980.

6. Encuesta sobre infraestructura y equipamiento local. Banco de Crédito Local. Madrid, 1985.

s'acollia a la Llei del Sòl del 1956, i els seus objectius bàsics, segons la seva Memòria Justificativa, eren:

«Un mejor desarrollo y para un alcance que no desborde la gestión municipal y la iniciativa privada» i que «la actividad turística en creciente desarrollo, la propia expansión de la villa y la necesidad de una industria, sean encauzados por el presente Plan».

El Pla feia una important previsió en matèria de xarxa viària, els punts bàsics de la qual eren la desviació de la CN-340, que es preveia al nord, prop de la muntanya de Sant Antoni, la comunicació entre la vila i el barri marítim a través de quatre vies (el camí del Prat, el carrer del Mar, el camí dels Munts i el vial des de Torredembarra confrontant al terme municipal, aprofitant els passos existents que creuen la via fèrria) i, finalment, la Via Augusta, de gran amplitud, projectada des de Tarragona a Torredembarra.

La característica més important era la previsió d'un gran creixement. Es qualificava una gran part del territori com a Sòl Urbanitzable, amb un elevat aprofitament volumètric, que possibilitava un desenvolupament de gran densitat, com veurem amb detall més endavant.

Aquest Pla s'inseria en la dinàmica existent a l'època, de gran eufòria. S'hi iniciava el boom turístic de la zona costanera, i havia començat ja un important creixement demogràfic al Tarragonès, a causa dels corrents migratoris lligats amb la recuperació econòmica evident. A Altafulla, la immigració ja s'inicia en la dècada dels cinquanta. Entre 1955 i 1960, la població passa de 627 habitants a 749, un increment que no s'explica únicament pel creixement vegetatiu. Aquests factors feien preveure una important demanda d'habitatges, sigui per l'augment de població, sigui per l'augment de població, sigui per segones residències. Aquesta mateixa «explosió» constructora es donarà a tota la franja costanera, la Costa Daurada, amb més o menys intensitat.

El detall del Pla General del 64, on podem veure l'exagerada previsió, és el següent:

Sòl Urbà i Urbanitzable: 2.517.017 m<sup>2</sup> (36% del terme municipal), dels quals 149.989 m<sup>2</sup> (5'95% del Sòl qualificat i 2'1% del terme) eren parcs, 81.615 m<sup>2</sup> (3'24% del Sòl qualificat i 1'1% del terme) era destinat a Sòl Industrial, i 26.410 m<sup>2</sup> (1% del Sòl qualificat i 0'3% del terme) com a zona esportiva. Restaven 2.259.003 m<sup>2</sup> destinats a sòl residencial. Aquesta superfície, aplicant-hi els diferents volums segons l'aprofitament previst, donava un volum total de 4.904.533 m<sup>3</sup> possibles. De la superfície edificable residencial resultant, d'1.634.845 m<sup>2</sup>, se'n dedueixen 16.348 habitatges possibles, amb una previsió de 68.664 habitants. Comparats amb els 749 habitants d'Altafulla el 1960, la previsió és evidentment exagerada, i comparable als 400.000 habitants de Tarragona per a l'any 2000, segons el Pla General de la mateixa època i sinto-

nia.

El desenvolupament del Pla va ser regular. El primer Pla Parcial es va aprovar definitivament el 1965, i altres plans s'aprovaren successivament el 1966, 68, 69, 71, 72, 73, 78 i 81.

La situació d'aquestes urbanitzacions va crear diversos nuclis residencials clarament diferenciats. Per una banda, el que és estrictament el nucli urbà, amb els nuclis adjacents a la CN-340, a banda i banda del poble. Per altra banda, el Pla de la muntanya de Sant Antoni, unit per un extrem a un dels polígons de la CN-340. En tercer lloc, la franja entre la costa i la línia del ferrocarril, amb tota la zona dels Munts. Finalment, molt despenjat de la resta, el Pla Parcial les Esplanes, per sobre de l'autopista

Aquesta distribució ha provocat l'existència de buits entre les diferents zones urbanitzades. Això ja ens indica una de les característiques del desenvolupament del Pla, que és la fragmentació del territori en àrees urbanitzades, amb la consegüent desconexió i atomització dels serveis urbanístics bàsics. Aquest resultat es deu a l'absència d'un Pla d'Etapes al Pla General, que ordenés amb rigor el procés urbanitzador.

Un altre dels problemes del Pla General, amb greus conseqüències, l'ha constituït la manca d'instruments de gestió dels Plans Parcials. La insuficient normativa del Pla, amb moltes llacunes (manca de concreció de les ordenances d'edificació), així com la no realització de les oportunes cessions de sòl a l'Ajuntament, l'absència de projectes d'urbanització per als corresponents serveis en algunes zones, han originat no tant dèficits seriosos en les noves àrees urbanitzades, com una manca generalitzada de qualitat -amb alts i baixos- i una insuficient participació del conjunt del poble en els beneficis derivats del procés urbanitzador. Per altra banda, els Plans Parcials, sovint, mancaven de previsions per al manteniment d'espais públics i serveis, la qual cosa també va en perjudici de la qualitat final de la urbanització.

De les previsions del Pla General no dutes a terme destaquen la zona industrial, situada entre la CN-340 i el FF.CC., i la xarxa viària general. Pel que fa a la zona industrial, la inviabilitat de la zona i la manca de previsió dels redactors del Pla es fa palesa en la seva situació, al bell mig de la zona que havia de relligar el casc urbà -amb el seu eixample- i el barri marítim i eixamples. És a dir, es preveia una zona industrial entre dues zones de clara vocació residencial. Si hi afegim que s'hi preveia una alçada lliure, i un volum de 4m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, sense limitació dels tipus d'indústria, conclourem que resulta d'agrair que no s'hagi desenvolupat gens, malgrat els perjudicis econòmics que hagi pogut produir.

Pel que fa a la xarxa viària general, els objectius del Pla, ja esmentats, no es van complir ni de bon tros; tant per la de major volum, com era la desviació de la CN-340 -que encara és el tema pendent de

l'ordenació territorial d'Altafulla- com per altres vies més importants, com l'anomenada Ronda d'Altafulla, i les vies de connexió entre el barri marítim i el nucli d'Altafulla.

No obstant això, i malgrat que aquesta nova xarxa viària no es va desenvolupar com a tal xarxa, se n'han fet alguns fragments, corresponents a l'execució del planejament parcial previst. Els més importants són la part de la Ronda d'Altafulla, amb el mateix sentit de la CN-340, fins al camí de Sant Antoni, i una part de la Via Augusta. Aquesta, originàriament, havia d'anar de Tarragona a Torredembarra, i va quedar tallada a banda i banda, però executada en part a través del planejament de l'eixample del barri marítim.

A l'hora de treure conclusions sobre el projecte que preveia el Pla General del 1964 i les seves realitzacions, podem destacar:

1.- La irrealitat d'algunes previsions -comprensibles, però, dins la lògica de l'època- com ara l'excés d'oferta de sòl urbanitzable i la variant de la CN-340, que destrossava la muntanya de Sant Antoni.

2.- La imperfecció del Pla com a instrument impulsor del desenvolupament d'Altafulla, en no preveure fórmules de gestió del sòl urbanitzable -a part la cessió de vials- que garantissin la participació del conjunt de la població en les plusvàlues obtingudes, mitjançant les oportunes cessions i compensacions que, alhora, servien per a millorar els serveis urbanístics i posar-los al nivell necessari de la nova situació creada. Igualment, la manca d'unes ordenances detallades per a la conservació del casc antic, o l'absoluta manca de previsió de protecció de la zona dels Munts, que era declarada edificable i amb una àmplia via que la creuava pel bell mig.

3.- L'arbitrarietat en la localització i definició de la zona industrial, que ha estat una de les causes per què aquest sector no s'ha desenvolupat a Altafulla.

4.- La inexistència d'un rigorós Pla d'Etapes que impedís la fragmentació del territori, especialment amb el nyap de les Esplanes o Brisas del Mar -em refereixo a la seva localització, sense entrar en la seva qualitat com a urbanització- d'impossible connexió amb el poble.

5.- El foment d'un desenvolupament turístic d'alta densitat i, per tant, de baixa qualitat, que es tradueix en un turisme de baix nivell adquisitiu.

6.- Com a punt positiu, la previsió de la nova xarxa viària mantenia propostes interessants i, al meu judici, encara vàlides, com ara la de potenciar els camins de Mar, dels Prats i dels Munts com a eixos de connexió entre el poble i el barri marítim, aprofitant els camins existents i no creant-ne de nous, en aquest àmbit. Igualment, la variant de la CN-340, encara que de greus conseqüències, en cas d'haver-se realitzat, tenia el bon criteri de no augmentar la barrera arquitectònica que suposa

el ferrocarril entre el poble i el barri marítim.

Com a punt positiu global, cal dir que va servir per evitar un creixement molt més desordenat. En aquest sentit, es pot dir que va ser un mal menor.

## EL PLA GENERAL DEL 1983

El Pla General del 1983, adaptat a la nova Llei del Sòl, resulta ja força més realista. El Sòl Urbanitzable Programat és d'un total de 533.180 m<sup>2</sup>, i el Sòl Urbanitzable No Programat (7), de 302.417 m<sup>2</sup>. En total, doncs, 835.597 m<sup>2</sup>. Juntament amb el Sòl Urbà, d'1.496.607 m<sup>2</sup>, encara és inferior al sòl classificat al Pla General anterior, encara que no massa, ja que el sòl urbà actual inclou tot aquell que ha obtingut tal condició mitjançant el planejament parcial que s'ha anat aprovant al llarg dels anys. La diferència fonamental entre l'un i l'altre rau en la densitat d'aquesta superfície i l'ús a la qual es destina.

Al Sòl Urbà, el detall és:

|                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| Vials i zones de vianants             | 372.337 m <sup>2</sup>         |
| Zona verda pública de parcs i jardins | 188.612 m <sup>2</sup>         |
| Equipaments                           | 117.824 m <sup>2</sup>         |
| Campaments turístics                  | 8.127 m <sup>2</sup>           |
| Verd privat (protegit)                | 92.909 m <sup>2</sup>          |
| Solars edificables residencials       | 707.717 m <sup>2</sup>         |
| Solars industrials                    | 9.080 m <sup>2</sup>           |
| <b>TOTAL</b>                          | <b>1.496.607 m<sup>2</sup></b> |

7. El sòl urbanitzable programat respon a les previsions de necessitats a cobrir en el període de vigència del pla -vuit anys-, i s'ha de desenvolupar mitjançant els corresponents plans parcials. El sòl urbanitzable no programat queda com a reserva, per quan s'esgoti el programat, o per a operacions especials, que no depenen únicament de la voluntat municipal, i per a les quals no es volen concretar especificacions que en puguin hipotecar el desenvolupament. S'hi ha de formular, un programa d'actuació urbanística que en concreti els usos, condicions de cessions i serveis, etc., sense que pugui entrar en contradicció amb els mínims que necessàriament ha d'establir el pla general.

### Al Sòl Urbanitzable Programat:

|                                                                  |                       |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Indústria jardí                                                  | 170.325 m2            |
| Residencial                                                      | 256.790 m2            |
| Campament turístic                                               | 9.325 m2              |
| Equipament i zones lliures (parcs i jardins), de cessió gratuïta | 120.462 m2            |
| Vials de Pla General                                             | 125.465 m2            |
| <b>TOTAL</b>                                                     | <b>(8) 682.367 m2</b> |

Amb això ja podem observar una més gran presència d'espais lliures i equipaments, si bé, al Sòl Urbà, cal comptar que s'hi inclouen els obtinguts en la gestió dels diferents Plans Parciaus que hi ha hagut. Descomptant aquests espais, el que al Pla General de 1964 eren, entre Sòl Urbà i Sòl Urbanitzable, 1.699.657 m2 edificables, al nou Pla es redueix a 1.161.365 m2, una reducció significativa.

La desqualificació més important és la del sòl ara destinat a encabir la futura desviació de la CN-340 (el traçat de la qual, a diferència del 1964, passa entre la via fèrria i el poble), que resta qualificat de sòl urbanitzable no programat.

La densitat total d'habitatges també canvia força. Així com a l'antic Pla hi ha una mitjana d'1 habitatge per cada 153'9 m2 de sòl classificat (és a dir, comptant-hi vials, serveis, equipaments i espais lliures, amb la qual cosa la densitat acaba resultant molt més elevada, cosa que es tradueix o bé en menys espais lliures, o bé en més alçada en les edificacions), el nou Pla General té una mitjana en les mateixes condicions -és a dir, sense descomptar tots aquells sòls- d'1 habitatge per cada 367 m2: menys de la meitat. La possibilitat d'una molt major qualitat del procés urbanitzador és evident.

La xarxa viària és un altre aspecte important del Pla. En part es veu condicionat per la part executada de la xarxa antiga. Així, preveu la continuació de la Via Augusta; per una banda, fins enllaçar amb el ter-

8. Els sectors UP4 i UP8 van veure reduït el seu àmbit per la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat. Fins on m'ha estat possible (als càlculs del sòl urbanitzable programat i no programat, totals, per exemple), he corregit les dades, però no he pogut concretar el repartiment concret d'usos com caldria. Per això, les xifres poden ser diferents. Per tant, la resta de números -per exemple, el detall esmentat abans- s'han d'entendre referits a la primera versió del Pla, i per això no quadren amb els totals, que sí que ha estat possible de corregir. En tot cas, l'orientació és similar i, si de cas, es veu accentuada en el que té de desqualificació de sòls.

me municipal de Tarragona i, per l'altra, fins un vial de nova creació, paral·lel al FF.CC., que ha d'enllaçar amb Torredembarra.

Aquesta previsió s'ha anat complint, en part amb l'execució del planejament -estudis de detall <sup>(9)</sup>, en aquest cas, un dels quals en curs d'aprovació- de cadascuna de les puntes. Resta pendent la part més gran i costosa, és a dir, la connexió amb el nou vial, ja que aquest és inclòs en el Pla Parcial a desenvolupar, que no s'ha dut a terme. Per la banda de Tarragona, a més, aquesta via continua tallada, ja que la primitiva versió d'un cinturó entre Torredembarra i Tarragona no ha estat continuada per aquesta darrera, amb la qual cosa ara no hi ha cap previsió d'enllaç que hi doni continuïtat. Únicament servirà de connexió al barri marítim des de la banda de Torredembarra i, si s'arriba a fer un altre vial, ja previst al Pla General, del carrer del Mar a la plaça dels Vents, connectarà el barri marítim amb Altafulla per altres camins que els dels Munts, el del Prat, i l'esmentat del Mar.

La Ronda d'Altafulla també té, en una bona part, aquest caràcter inacabat. La versió del Pla General del 1964 preveia l'enllaç amb Torredembarra, per donar servei a les urbanitzacions que s'hi projectaven. La no execució de part d'aquestes, bàsicament del camí de la Nou cap a Torredembarra, ha fet que aquesta Ronda serveixi de comunicació de les urbanitzacions adjacents al casc antic, a través del camí de Sant Antoni.

El Pla General del 1983 preveu la continuació d'aquesta Ronda fins a Torredembarra, per donar accés a la nova zona industrial a la banda nord, i connectar aquesta amb un enllaç amb l'autopista i amb la zona industrial de Torredembarra. Per l'altra banda, preveu continuar fins a la CN-340, a l'alçada d'on es preveu l'inici de la variant.

Els objectius que es marca el Pla General, ultra els genèrics de garantir les necessitats de la població i la consecució d'una major qualitat de vida, són:

1.- En matèria de xarxa viària (vegeu plànol adjunt):

El traçat de la variant de la CN-340 té caràcter indicatiu mentre no es redacti un Pla Especial de comunicacions que concreti tota l'actuació al sector. El projecte definitiu i l'execució corresponen a la Generalitat. L'ampliació de la línia fèrria, l'haurà de concretar i execu-

9. Els estudis de detall són els instruments de planejament més simples dels que desenvolupen un pla general en sòl urbà. La seva finalitat és establir, adaptar o reajustar alineacions i rasants, o ordenar volums, completant allò que ja vingués definit pel pla general, i sense que pugui alterar els usos, reduir els vials o espais lliures, o augmentar el volum que el mateix pla preveu. La seva tramitació és força senzilla, i això li dona més agilitat, i li permet ser utilitzat per «acabar» sectors urbans poc definits o amb un caràcter residual. Si el pla general els preveu expressament, són condició prèvia -juntament amb les cessions de vials i espais lliures i altres que el pla especifiqui- per a poder concedir llicències d'edificació.

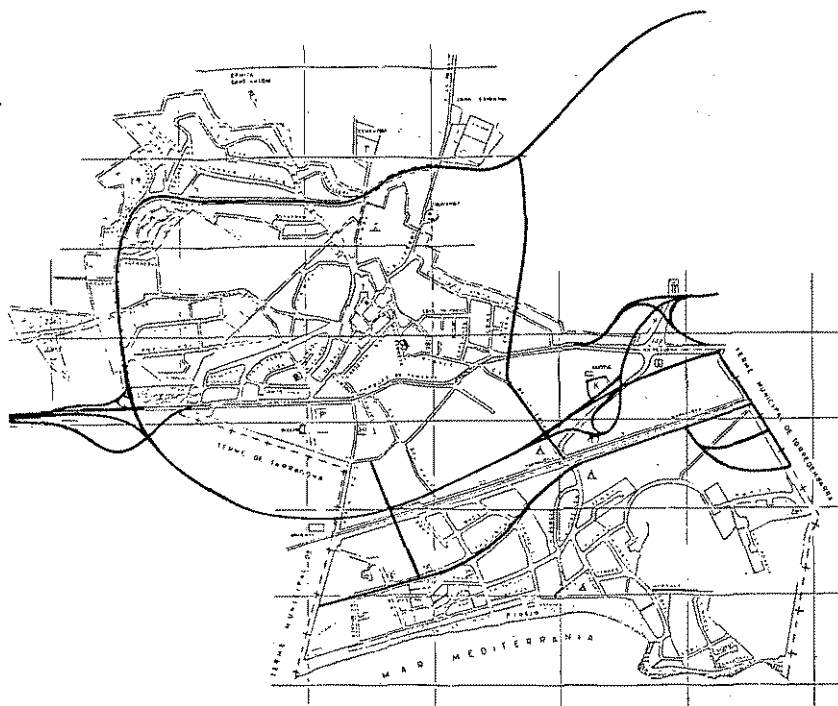
tar la RENFE. El pla es limita, en ambdós casos, a fer una proposta de traçat i la reserva dels terrenys, qualificant-los de sòl urbanitzable no programat.

La continuació de la Ronda d'Altafulla s'ha d'executar amb el Pla Parcial de la unitat de planejament número 8 (UP8 com anomenarem aquestes unitats d'ara endavant), a càrrec del promotor. Una altra via que comunica la Ronda amb l'actual CN-340, en sentit nord-sud, és inclosa al pla parcial de la UP5, també a càrrec del promotor. I, també des de la Ronda, un vial circumdant de la zona industrial adossada a la CN-340, inclòs en la UP4, que la desenvolupa, i a càrrec del promotor.

Hi ha prevista una altra via d'accés a la zona dels Munts, paral·lela al FF.CC., i continuació de la Via Augusta, fins al límit amb Torredembarra. És inclosa al Pla Parcial de la UP3, també a càrrec del promotor.

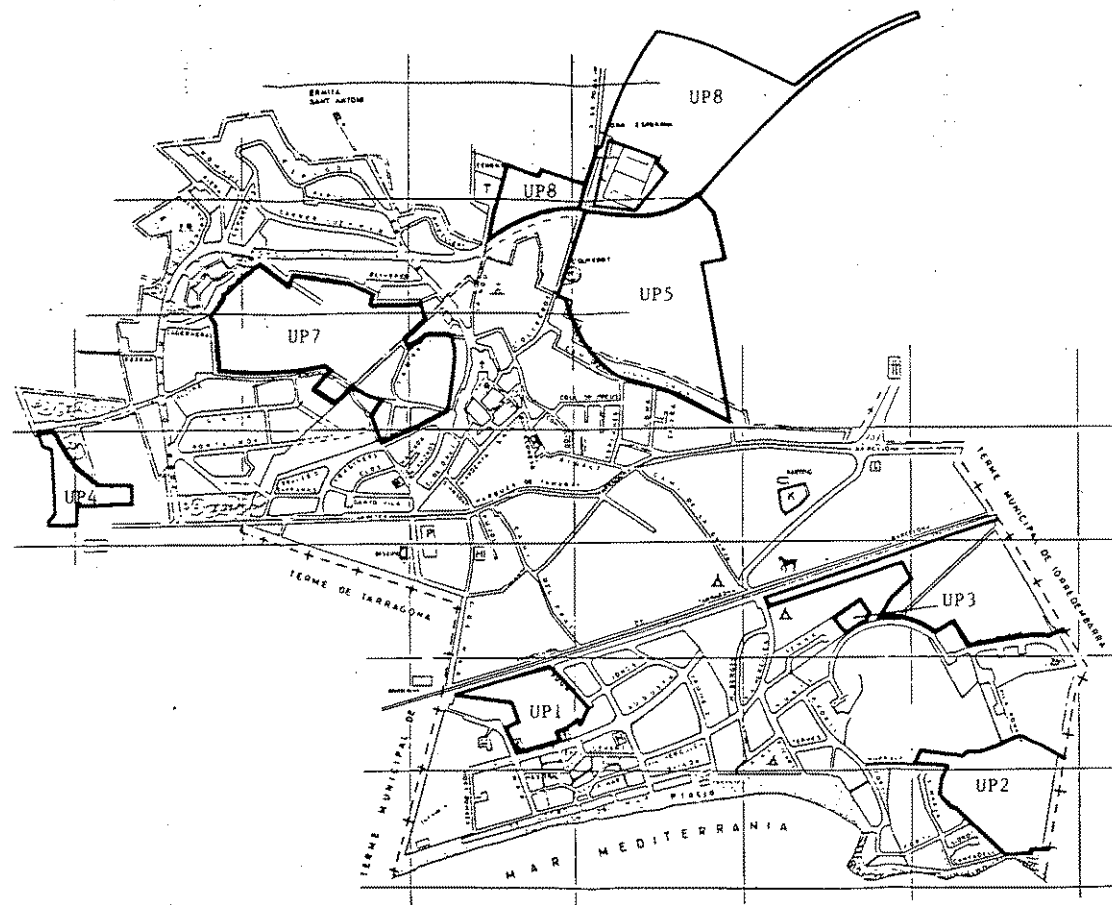
Finalment, un vial de nova creació, en sentit nord-sud, des del carrer del Mar fins a la plaça dels Vents, per sobre de la futura variant de la CN-340 i del FF.CC., a executar entre l'Ajuntament, el MOPU i la RENFE.

## 2.- En matèria de planejament:



Al sòl urbanitzable, ens podem orientar amb el plànol adjunt, i amb el quadre següent:

| Sector | Superfície total (m²) | Vials PG (m²) | Zona Verda (m²) | Equipament (m) | Tipus i usos                                                                                                           | Nombre màxim habitatges |
|--------|-----------------------|---------------|-----------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| UP1    | 28.785                | 6.432         | 2.879           | 1.440          | Residencial. Unifamiliar en filera i plurifamiliar en bloc. Hotel·ler i comercial.                                     | 144                     |
| UP2    | 49.700                | 9.170         | 6.640           | 1.740          | Residencial. Unifamiliar aïllada, en filera, i hotel·ler.                                                              | 174                     |
| UP3    | 69.312                | 18.052        | 8.300           | 4.150          | Residencial. Unifamiliar en filera i plurifamiliar en bloc. Hotel·ler i comercial. Càmping                             | 415                     |
| UP4    | 23.054(10)            |               |                 |                | Industrial                                                                                                             |                         |
| UP5    | 128.730               | 15.243        | 9.573           | 7.800          | Residencial. Unifamiliar aïllada, en filera, i hotel·ler.                                                              | 450                     |
| UP7    | 101.597               | 12.100        | 9.901           | 3.040          | Residencial. Unifamiliar aïllada o agrupada (amb màxim 500 m² de sostre). Unifamiliar aïllada, en filera, i hotel·ler. | 304                     |
| UP8    | 131.912(10)           |               |                 |                | Industrial                                                                                                             |                         |



(El pla corresponent a la UP6 fou eliminat per la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat. Això explica el salt en la numeració de la resta dels plans, que es manté).

Com hem vist, el nombre màxim d'habitatges previst és de 1.487, amb un potencial de 5.352 persones. Això s'ha de completar amb les previsions del planejament en sòl urbà, que totalitzen un total de 662 habitatges, amb un potencial de 2.379 habitants. Tot plegat, molt més acurat que al Pla del 1964 <sup>(10)</sup>.

### 3.- En matèria de gestió:

El pla preveu una sèrie de mesures encaminades a corregir els defectes de gestió anteriors, com són:

1. L'obligatorietat d'adaptar els plans parcials anteriors al nou Pla General.
2. La cessió obligatòria de les zones verdes dels plans parcials executats, en el termini d'un any des de l'aprovació del Pla General.
3. La constitució de les entitats de conservació dels plans parcials executats, en el termini d'un any des de l'aprovació del Pla General.

### 4.- Altres qüestions:

Finalment, unes altres qüestions que també toca el Pla General del 1983 -i no per això menys importants- són unes més detallades ordenances de construcció, de cara a garantir la protecció del casc antic, la futura conversió en illa de vianants del qual es preveu; la consideració dels Munts com a Zona Arqueològica, amb un tractament especial; o una molt tímida suggeriment sobre una «Zona puerto deportivo», sense gaires explicacions <sup>(11)</sup>.

### 5.- Conclusions sobre el Pla General del 1983:

Forçosament han de ser provisionals. El Pla té una vigència de vuit anys, i tot just en portem una mica més de la meitat. Podem veure, però, com s'ha anat desenvolupant i comparar aquest desenvolupament amb les previsions que s'hi feien.

D'entrada, cal dir que les previsions en planejament no han funcionat de cap manera. El Pla preveia, al primer quadrienni, el desenvolupament dels plans parcials dels sectors UP1, UP2, UP4, UP7 i UP8, i del tots els estudis de detall. En realitat, no s'ha fet cap Pla Parcial, i només la meitat dels estudis de detall, i encara amb força retard respecte al que era previst. Aquesta manca de dinamisme es deu, al meu entendre, a dues raons fonamentals:

10. Vegeu nota (8).

11. Pel que fa a la qüestió d'un possible port esportiu, em semblen perfectament vigents les paraules d'E. Baixeras (op. cit, ps, 116-117).

La primera és que el Pla fou aprovat en moments encara de recessió econòmica, que no eren els millors per incitar la iniciativa privada a les fortes inversions que comporta el procés administrador, sense unes clares perspectives de benefici. Aquesta situació ha condicionat fins fa ben poc i ha condicionat el desenvolupament del Pla.

La segona és que la urbanització heretada del Pla anterior va posar al mercat una important quantitat de sòl urbanitzat, suficient per absorbir la demanda puntual que hi ha hagut. Al sòl urbà, descomptat el casc antic, hi havia un potencial de 2003 habitatges, sense cap necessitat de planejament (estudis de detall) per obtenir llicència d'edificació. L'activitat del sector en matèria de planejament es va dirigir als estudis de detall, d'àmbit més reduït, i amb menors costos.

Consegüentment, no s'ha executat cap dels vials inclosos en aquells sectors de planejament i, atès que la variant proposada no sembla haver estat excessivament assumida per la resta d'organismes implicats, ens trobem que no s'ha desenvolupat més que als estudis de detall que hi tenien alguna part inclosa. Tampoc no s'ha redactat i aprovat el pla especial de comunicacions que havia de concretar el traçat definitiu de la variant.

Ha quedat pendent també l'adaptació dels plans parcials, així com la constitució de les entitats de conservació de les urbanitzacions executades, i ignoro quina ha estat la sort de les zones verdes a cedir a l'Ajuntament en el termini d'un any des de l'aprovació del Pla.

El balanç, doncs, no és gaire afalagador, per aquesta banda. Cal dir, però, que el Pla ha servit per posar ordre i per donar un marc més acurat i rigorós per al desenvolupament del poble. En tot cas, poden haver fallat les previsions per aquests anys passats, però la visible reactivació de la construcció -que, a Altafulla, va començar a ser absorbida pel sòl ja urbanitzat al mercat, no ho oblidem- fan pensar que en el futur aquelles previsions seran més encertades. I, si més no, es trobaran ja amb uns objectius més adients i amb uns mecanismes de gestió més eficaços de cara a la comunitat. Per altra banda, ha passat amb escreix el termini que el mateix Pla fixa per a la revisió del programa d'actuació, amb la qual cosa es poden afinar més les previsions a la nova situació.

## CONCLUSIÓ

En començar aquest treball feia esment de dos anteriors articles publicats als Estudis Altafullencs sobre el planejament urbanístic. S'hi feien unes propostes per al nou Pla. El primer dels articles esmentats concretava més aquestes propostes, i hem de dir que la majoria, a grans trets, han estat assumides pel nou Pla: s'han previst noves zones per a

indústria, s'han establert mecanismes per a la formació d'un patrimoni municipal de sòl, s'ha protegit la zona dels Munts, i s'ha fet una ordenança de protecció del casc antic. Igualment, una de les zones industrials s'ha previst a prop de Torredembarra, amb possibilitats de connexió amb una zona industrial d'aquesta població i amb l'enllaç amb l'autopista. Pot ser discutible si això s'ha dut a terme amb el grau d'exigència o amb el sentit exacte que es volien, però no deixen de ser avenços considerables des del Pla anterior.

L'altra idea bàsica d'aquell treball, així com del segon dels articles, és una reflexió sobre el futur d'Altafulla. Cal optar per un model de desenvolupament de tipus turístic, residencial o industrial com es poden combinar els tres tipus, i com s'ha de conjuntar el planejament d'Altafulla amb la resta del territori?

Totes aquestes qüestions van molt lligades. El paper d'Altafulla -el model de desenvolupament- no depèn només del que passi allí i s'hi decideixi, sinó del conjunt del territori. La pressió que pot arribar a exercir una ciutat com Tarragona té els seus efectes a tots els nuclis al seu voltant, i n'afecta -en qualsevol sentit, positiu o negatiu- el desenvolupament.

En aquest sentit, la qüestió que més preocupa els autors és la possible suburbialització d'Altafulla, que es converteixi en una mena de ciutat dormitori de Tarragona. Això, sumat als factors d'estacionalitat del turisme, i a una indústria descontrolada d'usos i sense previsió dels serveis urbanístics que comporta (aigua, sanejament, residus, etc.) podria conduir Altafulla a una ciutat dormitori en el pitjor sentit de la paraula, en una perifèria degradada.

Evidentment, la prevenció davant d'un futur tan negre passa també per un plantejament urbanístic que situï i controli les possibles implantacions industrials de manera prou realista com perquè es duguin a terme, a fi de diversificar l'economia municipal, sense menystenir la seguretat i la netedat. Passa per un planejament que permeti unes implantacions residencials de certa qualitat, però amb uns instruments de gestió que les facin viables i assequibles al conjunt de la població, que no es produeixi una mena d'apartheid de tipus econòmic, i que permetin la participació col·lectiva en les plusvàlues que genera, via formació de patrimoni municipal de sòl. Altafulla pot convertir-se en una ciutat dormitori de Tarragona en un sentit positiu i, de fet, ja ho està fent. I a això es deu la necessitat, expressada en l'article d'E. Baixeras, d'un planejament supramunicipal, d'escala metropolitana.

Ens hem acostumat a relacionar el fet metropolità amb l'aglomeració urbana, sense solució de continuïtat, i fortament degradada. Però hem de considerar que metropolità es refereix més a una comunitat que funciona autònomament, en què els seus habitants estableixen

unes relacions personals, laborals, d'esbarjo, etc., molt diversificades, i amb més d'un centre d'atenció. Al Camp de Tarragona es dóna aquest tipus de relacions. Trobar ciutadans que diverteixen a Salou, no és difícil. Altafulla pot optar per acollir gent de Tarragona que vulgui fugir de la ciutat, amb un nivell adquisitiu mitjà o alt. Això ajuda a superar els handicaps de l'estacionalitat del turisme, i rendabilitza els serveis d'aquest origen -comercials, d'esbarjo, etc- en convertir-los en permanents.

Aquest procés pot ser considerat negatiu des del punt de vista del model de societat que es vulgui (en aquest sentit, vegeu l'esmentat article d'E. Baixeras, que, per altra banda, comparteixo bàsicament), però el cert és que aquest desplaçament de residència s'està produint. Un desplaçament selectiu, de certes classes socials, que busquen -i es poden permetre- una millor qualitat de vida. És el tren que està passant en aquests moments, i cal decidir si s'agafa o no. I és un model -el que I. Virgili i J.R. Amer anomenen vila residencial- molt compatible amb la funció turística que, ara per ara, és la principal d'Altafulla.

Restava la possibilitat industrial. Ja he dit abans que, en aquest sentit, el Pla fa previsions de localització força realistes, en àmbits que no se sobreposen a les zones residencials. No em semblen tan realistes en matèria de gestió. Els costos derivats de la viabilitat assignada -que, per altra banda, és necessària per a fer viables els sectors- asseguren una més que dubtosa realització. Les inversions, a Altafulla, aniran a altres sectors, més segurs i tradicionals, de tipus residencial. La carta d'una indústria lleugera i neta, que és la que caldria jugar per a diversificar encara més l'economia municipal, compatible amb les altres funcions, sembla més aviat difícil de jugar. Un sector industrial, al capdavant, no és un fet aïllat. Les indústries necessiten d'una sèrie de serveis auxiliars -determinats comerços, serveis professionals, etc.- que es troben a partir d'una certa dimensió i tradició industrial. Amb la possibilitat de trobar tot això en poblacions ben properes -el cas de Torredembarra, però també de Roda de Berà- no sembla que s'opti per Altafulla.

Aquests són els grans trets que han marcat el planejament urbanístic general d'Altafulla els darrers vint-i-cinc anys. Se'n poden treure força conclusions, de tota mena. En tot cas, queda clar que les decisions a prendre en matèria de planejament urbanístic són fonamentals -no les úniques, però sí molt importants- de cara al futur de la vila. Cada decisió i realització en aquest sentit marca una mica més la vida d'Altafulla en l'esdevenidor, i això comporta unes responsabilitats de present. També queda clar que aquest futur no depèn només d'Altafulla. El territori és més ampli, més complex, i té més necessitats, més interessos, i més voluntats. Que Altafulla vegi els seus respectats, depèn de la seva capacitat per a fer-los valer, i de la seva generositat

envers els altres, de cara a vertebrar un territori d'una manera justa i solidària.

Fa deu anys, E.Baixeras acabava el seu article demanant que «les aportacions per a la revisió del pla general d'Altafulla s'haurien d'acabar aquí». Ara no es tracta de la revisió del pla general, sinó de reflexionar d'una manera més àmplia sobre el futur d'Altafulla; per tant, encara és més necessari que les aportacions no s'acabin aquí.

ROBERT CASADEVALL I CAMPS