
ACCESSIBILITAT, TRÀNSIT I APARCAMENT

Manuel Herce i Vallejo

Enginyer de camins

La brevedad a veces quita la posibilidad de matices y ello hace la discusión más divertida. En principio, nos encontramos con planes de ciudades medias catalanas que son ciudades con planes maduros, hechos desde el quehacer profesional, desde las técnicas del urbanismo más apurado de veinte años de acumulación de trabajo, planes hechos normalmente por equipos técnicos que llevan diez o veinte años de gestión de la ciudad, de utilización y transformación de su tejido urbano, apoyado sobre otros planes generales principales de primeros de los ochenta.

Por lo tanto podemos de hablar de planes maduros de ciudades maduras, hechos por profesionales maduros. También maduros y escépticos respecto a algunas cosas y con ganas de crearse pocos problemas. Luego miraré de explayarme con todo el cariño sobre el trabajo de estos siete compañeros, directores de estos trabajos, y que además son amigos míos casi todos.

Diría que es un urbanismo en el que el trazado de la vialidad y de la calle va más allá de la línea y toma el espacio público de la vialidad con una perspectiva muy apurada, en la que se recuperan viejas visiones geométricas del planeamiento, de paralelajes, perspectivas, geometrías, donde lo que va más allá es la planta de la vialidad. Se entiende cómo se adapta el territorio, qué tipo de ciudad se quiere, y en ese aspecto podemos hablar de un urbanismo maduro, que apuesta por la ciudad compacta, por el relleno, que crece más o menos en una mancha de aceite. No una ciudad concéntrica, pero sí una ciudad compacta. En ese aspecto no hay más que felicitarse del producto acabado, del enfoque, de los instrumentos. Todos estos planes, en mayor o menor medida, se toman como excusa para repensar la ciudad, aunque son ciudades muy hechas. Añaden algo, pero no transforman. Además, quizás los planes resumen a veces quehaceres de veinte años.

Con esa excusa, los planes recogen las propuestas de las variantes, de estas autopistas, en algunos casos ya construidas como las de Mataró o

Girona; en otros, ya proyectadas. Las recogen en los planos y allí están, en el sentido de que no tienen nada que ver con el plano, como ocurría en el año setenta. Quizá están más apuradas que entonces, pero siguen siendo el recinto de un territorio reservado a otros profesionales que con otros criterios harán otros proyectos. Ese es el problema, aunque no es igual en todos los casos.

En el caso de Lleida se va a seis veces la distancia de la ciudad. En otros casos, no. Por ejemplo, en Mataró está colindante al tejido urbano; en casos como Reus también está más próximo. Dependiendo de cada ciudad y de las dimensiones de ésta, el plan tiene que entrar más en el posible salto de esa carretera o de esa variante como posible apoyo en el futuro porque está más cerca, y en la medida en que está más lejos se olvidan más de esa vía.

En todo caso, ese es el problema grave que quería poner de relieve, con todo mi cariño, porque parece mentira que un ingeniero de caminos venga a acusar a sus amigos arquitectos urbanistas de no tener capacidad para poner orden y educación a los ingenieros de caminos, pero así es.

En todo caso, sirve para poner de relieve algo que no sólo es culpa de los ingenieros de caminos de las carreteras, sino que también es culpa nuestra, de los planificadores urbanistas, porque aceptamos claramente entrar en el juego de ese precinto del trazado de la carretera. Con haber discutido por donde pasa, tenemos suficiente, y renunciamos a la proyección proyectual de ese espacio.

Así como estos planes trazan el esquema de carreteras del propio esquema de la ciudad entrando en un detalle exhaustivo de su geometría, incluso en muchos de los planes, en una imagen de futuro que recoge las aceras, la distribución interna de ese espacio, el espacio de esa carretera que va a ser el apoyo futuro de esa ciudad, ese trazado se mantiene sencillamente como un canal.

Estas discusiones se mantienen con organismos de carreteras: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU), Direcció General de Carreteres de la Generalitat, según la competencia de la variante. Según los casos, la previsión de saltos de esa carretera, que se ha tomado como excusa para revisar el planeamiento, está más trabajada, o bien en los casos de más proximidad a la ciudad, como es el caso de Reus o de Manresa en su vertiente norte septentrional, está más trabajada ese posible salto de la carretera, la posible incorporación en la trama urbana.

En otros casos están menos trabajados. Da la casualidad de que donde están más lejos es donde tiene competencia el MOPU. Girona o Lleida, las dos ciudades más maduras, con más potencia técnica, con una política urbanística ejemplar durante años, parece que no tengan capacidad para discutir estos temas. No me lo creo. No me basta con que echemos la culpa a los políticos. Los técnicos mostramos una cierta dejadez al no entrar en esta discusión. El Pla General de Lleida y el Pla General de Girona se moverán en tensiones de dos carreteras, porque Lleida ha montado su crecimiento durante los últimos veinte años sobre la ronda y sobre la variante de la carretera N-II por el otro lado del río; Girona lo ha montado sobre la N-II y sobre las salidas de la autopista y propone, al otro lado de la ciudad, otra nueva variante, que no tiene casi influencia sobre el sistema de crecimiento que se plantea.

Es muy posible que haya un exceso de confianza en esta capacidad de un urbanismo dirigido desde la administración. Es una confianza que parte del éxito. Realmente estos municipios, la mayoría de ellos, han tenido una gestión urbanística ejemplar, que ha podido controlar los poderes de crecimiento. Por lo tanto, el posible estallido descontrolado que estas infraestructuras produzcan sobre el territorio, con transformación de las rentas agrarias (que eso es lo que hay que discutir), posiblemente sea más controlable en una ciudad que tiene una disciplina, un poder político fuerte.

Pero no creo en el descontrol de esas carreteras del urbanismo clandestino. Serán las modificaciones de plan, los agentes inmobiliarios, los que vendrán a coger las rentas de posición y pedirán modificaciones de plan. Y se harán las modificaciones de plan. Lo que me parece escandaloso es que el plan no piense en éstas.

En el caso de las discusiones de las carreteras del MOPU son claramente lejanas. Eso lo remite a cosas realmente divertidas. En un estudio sobre treinta ciudades, hemos estudiado como ha variado la distancia de la carretera a la ciudad, en variantes sucesivas desde los años cincuenta hasta los noventa. Variantes que en los años cincuenta se hacían a una distancia de una vez y media el radio de la ciudad, porque se pensaba que iba a saltarlas la ciudad, como por ejemplo Vic, la primera variante de Figueres, Albacete... En estos momentos estamos en relaciones de seis a uno respecto al radio medio de la ciudad.

Es una especie de desiderátum: como la ciudad se me viene encima, me voy más lejos. Esto no cabe en la cabeza de ningún ser humano mí-

nimamente pensante. Como la paradoja que citaban los clásicos, que se colocaba la muralla para encerrar la población que venía a defenderse cuando venía el enemigo y, claro, cada vez se hacía más grande para que cupiera más población, y al final se hacía imposible defender aquella muralla.

Es un poco esta variante de la carretera de la ciudad, pensando que la ciudad no tiene nada que ver con ésta, cuando en ciudades del tamaño, no ya de Barcelona, Madrid o València, sino de Lleida o Girona, no llega al 15 % el tráfico de paso respecto al tráfico de distribución de la comarca. Por lo tanto, por mucho que la varíe, siguen siendo ejes comarcales, i debe pensarse que van a tener efectos y que hay que trabajar desde el planeamiento urbanístico para prever esos efectos. La sensación que causa la lectura de estos planes es que están faltos de atrevimiento. Es la discusión eterna, en la que nos damos cuenta de que incluso llegamos a aceptar cosas tan absurdas como que esa carretera final sea el precinto del límite del crecimiento urbano.

Hay algunos casos diferentes, porque se acepta bien. En el caso de Mataró se ha hecho, en el de Reus está un poco, y está más en Manresa, donde se acaba entendiendo que esa variante de carretera, esa autopista, es un elemento cerrado, tan potente por su tecnología.

Dice Rosa Barba que nuestro urbanismo es solo de adaptación de paisaje, de microadaptación. Cuando pasan por el borde de la ciudad, como no hemos discutido cuáles son sus rasantes, sus posicionamientos frente a la trama urbana, sino que sólo hemos discutido como pasan en planta, y además, en este momento, lo tenemos que discutir con direcciones generales de carreteras, con agencias de construcción de carreteras, donde quien tiene mayor cultura territorial es el encargado de obra, a quien te acaban remitiendo.

Hay algunos casos de carreteras construidas (como la de Mataró) en que se acepta que es un elemento tan ajeno a la ciudad, por su propia rasante, por su alteración topográfica, que hay que reconstruir por dentro una ronda interior de cierre de la ciudad. Hay un artículo excelente de Pepe Gómez en *Estudios Territoriales*, a propósito de la autopista de Mataró, en el que discute lo que es la autopista-canal que pasa y la ronda que se reconstruye por dentro para apoyar el tejido urbano.

Eso está en casi todos los planes, como en Mataró, Manresa, Reus. En todo caso, quien ha estudiado la evolución de nuestras ciudades en

los últimos años se encuentra con que el concepto mancha de aceite va a ser un concepto que explica poco. En ciudades sometidas a tensiones de distintas infraestructuras, a distintas distancias y con accesos a distintos ejes de carreteras, empieza a ser ampliamente comprobable el crecimiento de saltamontes: de manchas en el territorio.

El caso más ejemplar es el de Figueres. Se ha transformado en quince años en algo en que no se sabe dónde está la ciudad. Hay un estallido en el territorio provocado por la tensión de tres ejes distintos de infraestructuras. No es este el caso de Lleida ni el de Girona, pero sí el de Castelló de la Plana.

Este es un tema que hay que aceptar. Incluso en el caso de Vilanova i la Geltrú se llega a caer tanto en la trampa que sucede al revés. Cuando la carretera actual está dentro de la trama urbana y se puede digerir, se saca fuera, y no debe ser así. Se inventa una pata para sacar la carretera fuera de la actual (cuando la actual ronda-carretera de Vilanova, que podría trabajarse como el punto de apoyo de algo que es importante en la reforma de Vilanova, como es la transformación de ese tejido suburbano, que hay al otro lado de la carretera, en tejido más urbano), se sitúa por detrás porque se supone que carretera y ciudad son enemigos, y como yo me gano la vida intentando demostrar que no son enemigos, pues digo que no lo son.

Quería hablar un poco de la accesibilidad a los centros. En todos los planes no se trata mucho del tema de los aparcamientos de los centros, porque no tiene sentido. Girona, Mataró, Lleida han tenido ya una política importante de recuperación del centro, y han hecho algunos planes de aparcamiento que se recogen en el Pla General.

Hay un tema que me gustaría destacar, que es el de Sabadell, entre otras cosas porque me toca de cerca. Sabadell es la única ciudad que durante años no ha apostado por su centro, sino que ha apostado por otro centro nuevo. Y ahora plantea la recuperación del centro urbano en el plan actual, la revitalización del plano urbano, y recupera las afectaciones viales pequeñas que se habían hecho en el plan del ochenta y uno para dar accesibilidad al centro, porque es consciente de que, sin una cierta accesibilidad, no es posible la peatonalización sin hundimiento del centro, y recupera aquellas aportaciones del plan del ochenta y uno que precipitadamente habían sido retiradas en una revisión del ochenta y cinco. Hay que sacar la enseñanza de que la accesibilidad y la actividad son cosas que están ligadas.

