MOVILIDAD | EL CENTRO SE REMODELA

PASOS PARA MÁS PASOS

La calle Tinte (entre Tesifonte Gallego y Rosario) es una de las previstas en la I Fase y el proyecto concluirá con la Calle Ancha. / J.M. ESPARCIA

De las seis fases o actuaciones que prevé el proyecto de Transformación de las Calles del Centro, las dos primeras -la I y la III- se ejecutarán este año y quedarán ya definidas «dos o tres más»

E. REAL JIMÉNEZ / ALBACETE

Si se cumplen los plazos previstos, probablemente para finales de abril o para el mes de mayo puedan empezar las obras de la primera de las seis fases que contempla el Proyecto de Transformación del centro de la ciudad. «No se trata de peatonalizar, sino de dar más espacio a los peatones», aclara el concejal de Movilidad, Francisco Navarro.

Sí es, en cualquier caso, un ambicioso proyecto en el que intervendrán varias áreas municipales y que probablemente no culminará en este mandato, pero con el que se quiere avanzar en un modelo de ciudad más sostenible.

De momento, dos de las seis actuaciones se encuentran ya en licitación. La primera, con las propuestas de las empresas recibidas, por lo que la adjudicación se realizará «en breve, en las próximas semanas», apunta, por su parte, el concejal de Obras, Julián Garijo.

Es la que supondrá remodelar las calles Rosario (entre Martínez Villena y Caba), Tinte (entre Tesifonte Gallego y Rosario), Marqués de Villores (entre Octavio Cuartero y Tinte), Albarderos (entre el Callejón de las Portadas y la Plaza Mayor) y Carnicerías.

La Fase III, para la que se pueden presentar ofertas hasta el 12 de febrero, será la siguiente (al ser actuaciones independientes no tienen por que llevar un orden cronológico en función de su denominación), e implicará transformar las calles Teodoro Camino, San José de Calasanz, Dionisio Guardiola (entre Tesifonte Gallego y Nueva) y Tinte (entre Teodoro Camino y Tesifonte Gallego).

Son probablemente las que dará tiempo este año, aunque Garijo recuerda que «hay que ver que no coincidan las obras con la Feria» y Navarro añade que se va a desarrollar de la manera en que menos afecte a ciudadanía y negocios.

VOZ A TODOS. «El proyecto no empieza con las obras, llevamos con él desde 2015, con la decisión adoptada por unanimidad en el Pleno Municipal de avanzar en la transformación del centro de Albacete», explica el concejal de Movilidad. Desde ese momento, y hasta la actualidad, han sido numerosas las reuniones con colectivos implicados de una forma más o menos directa -vecinos, asociaciones y colegios, ecologistas, comerciantes, taxistas, autobuses o incluso la UCLM- para lograr un proyecto consensuado y participativo.

«No todas las actuaciones -insiste Navarro- van encaminadas a peatonalizar al 100%», sino que «aunque alguna de las calles sí quede para un uso estrictamente peatonal, en la inmensa mayoría de las incluidas en este proyecto lo que se buscará es una mayor comodidad y más espacio para el peatón».

¿Cómo se pretende conseguir? Pues, explican los concejales, ensanchando las aceras, dejando la calle de rasante única y eliminando plazas de aparcamiento. «Se busca que los conductores tengan la sensación de que están en un entorno de prioridad peatonal», destaca Navarro, por lo que, además, otra de las medidas será la de limitar la velocidad a, en la mayoría de los casos, 30 kilómetros por hora, o de establecer «alguna medida de prioridad peatonal».

De hecho, esa velocidad es «la que ya se está manejando para casi toda la ciudad», a excepción de determinadas vías, más periféricas, como la Circunvalación o la AB-20. La Mesa de la Movilidad ha llevado

EL DATO

Hay distintas acciones para las calles elegidas

El cierre al tráfico será una medida que sólo se adoptará en algunas calles aún por decidir, aunque Rosario y la Calle Ancha tienen muchas 'papeletas'. El resto quedarán de rasante única, con aceras más anchas, menos plazas de aparcamientos y nuevo mobiliario urbano.

17

Cuando finalice el proyecto, se habrá actuado en Rosario, Tinte, Marqués de Villores, Albarderos, Carnicerías, San Antonio, Salamanca, San Agustín, Paseo de la Libertad, Plaza de la Constitución, Teodoro Camino, San José de Calasanz, Dionisio Guardiola, Martínez Villena, Caba, Tesifonte Gallego y Marqués de Molins.

MUNICIPAL

La reforma del Recinto Ferial devolverá al edificio a su origen

Las obras en el histórico inmueble descubren sus valores perdidos, con unos arcos que recuperarán el tapial eliminado por años de 'maltrato' PÁGINAS 12 Y 13

MEDIO AMBIENTE

Calculan que la provincia perdió en 20 años el 80% de sus humedales PÁGINAS 16 Y 17

ADMINISTRACIÓN

El Gobierno mejorará la plantilla de la prisión ALBACETE 18 Y 19

la batuta en este proceso en el que se han desmenuzado las acciones. El proceso ha sido largo, pero no tanto si se tiene en cuenta que el debate de la peatonalización lleva instalado en la capital desde hace prácticamente dos décadas.

Este proceso participativo no ha concluido, porque queda por perfilar «las medidas concretas» que se aplicarán en las fases pendientes.

En pocos meses, el aspecto de esta céntrica calle estará remodelado. / J.M.E.

POR LLEGAR. Hasta que se culmine, el proyecto contempla también la mejora del tránsito peatonal en otras cuatro actuaciones. La Fase II incluirá las calles Salamanca, San Agustín y el Paseo de la Libertad. En este último, las incógnitas no son pocas. Se baraja, incluso, cerrar una de las dos vías al tráfico -tiene más opciones la más cercana a la Diputación para hacer esa zona también peatonal- y dejar la otra para el tránsito de vehículos, con otra incógnita paralela: el sentido de circulación que se le vaya a dar.

La Fase IV se centrará en la remodelación de la calle Martínez Villena (desde el Paseo de la Libertad hasta la calle Cura, donde arranca ya la calle Feria) y un pequeño tramo de la calle San Antonio (entre Isaac Peral y Martínez Villena) y las otras dos fases supondrán actuar sobre la calle Caba y las que de alrededor y, por último, sobre la calle Ancha, la principal arteria de la capital. Por eso, aunque de momento está claro que Tesifonte Gallego, Marqués de Molins y Plaza del Altozano quedarán de rasante única, el resto de decisiones, incluida la de si podrán circular vehículos o no o por qué tipo de limitación se opta, aún está por determinar.

«La previsión es que, una vez adjudicadas las obras de la I Fase, para mayo, el plazo de ejecución sea de tres meses», concreta Julián Garijo, como para la siguiente.

Mientras duren los trabajos, habrá ciertas modificaciones en el tráfico y probablemente en el itinerario de alguna de las líneas de autobuses, pero «no supondrán grandes inconvenientes», asegura Francisco Navarro. «De hecho, -recuerda, por su parte, Julián Garijo- este verano Aguas de Albacete estuvo adelantando los trabajos en la calle Tinte, que van dentro de la Fase I, aprovechando que hay menos gente, para minimizar el perjuicio».

CÓMO SE VERÁ EL CAMBIO. Lo que son los trabajos en sí «van a ser prácticamente los mismos en todas las fases». Relata el concejal de Obras. Claro que «habrá obras y polvo», pero las calles quedarán con «plataforma única», al mismo nivel calzada y aceras -éstas ampliadas- y el reconocible terrazo de muchas calles de la capital, en blanco y negro a modo de tablero de *damas*, se sustituirá por «un adoquín gris, que tiene un tratamiento especial que ayuda a la descontaminación» y en rojo quedarán pasos de peatones y rebajes, para que se distingan fácilmente por peatones y vehículos.

Otra de las mejoras será elevar plataformas en las paradas de autobuses, para facilitar a los ciudadanos entrar a los vehículos y no queden muy altos. «El primer ejemplo -avanza Garijo- se verá en la parada de autobuses de la calle Tinte», en una acera en la que, además, «también se va a poner arbolado».

Cuando se finalicen los trabajos de remodelación y regrese el tránsito a esta calle, por un lado, la parada se habrá cambiado de ubicación y «en lugar de estar casi a la altura del Pasaje de Lodares, estará más adelante», casi enfrente de Marqués de Villores. Y, por otro, «se va a poner nueva marquesina, asientos y dos apoyos isquiáticos», explica el concejal, que indica que éstos últimos -unas barras de apoyo- ya se encuentran en muchas ciudades en paradas de autobuses o el metro.

LA CULMINACIÓN. La decisión de empezar por una fase u otra «va más en función de la capacidad presupuestaria y del tiempo de ejecución previsto que de otra cosa», aclara el concejal Francisco Navarro. «Otras veces, lo que marca la decisión de por dónde actuar es si hay que llevar a cabo más o menos desvíos de instalaciones, como de electricidad o de telefonía, que a veces es más lento eso que la propia obra en sí», indica Garijo. Tras años de debate y preparativos, la ejecución de este proyecto arrancará este 2018, con esas dos primeras fases que ya tenían su consignación reservada, aunque «en el presupuesto de este año -avanza el edil de Obras- hay contemplada una partida de 1,3 millones de euros para alguna fase más». Sin embargo, a nadie se le escapa en el Ayuntamiento que 2019 es año electoral, que el mandato finaliza.

«Yo creo que todo lo que signifique hacer obra más allá de diciembre de este año, quedará para lo sucesivo», opina Navarro. Y añade: «Con tener definida en esta Corporación la actuación de dos o tres fases más, y tratar de llegar a un acuerdo sobre qué hacer con la Calle Ancha, que es el punto más complicado y será lo último, creo que esta Corporación se puede dar por contenta. Y en la siguiente Corporación, ejecutar la totalidad, culminar el proyecto».

DECLARACIONES

FRANCISCO NAVARRO
CONCEJAL MOVILIDAD

«El proyecto no empieza con las obras, llevamos desde 2015, con la decisión del Pleno, por unanimidad»

JULIÁN GARIJO
CONCEJAL OBRAS

«El terrazo se sustituirá por un adoquín con un tratamiento que ayuda a la descontaminación»

APARATOS ELÉCTRICOS
967 254 411

OBJETOS VOLUMINOSOS
900 104 480

ECOPARQUE
900 101 699

MOVILIDAD | EL CENTRO SE REMODELA

La calle Feria cambió su aspecto hace ocho años y fue una de las primeras en quedar con rasante única. / J.M. ESPARCIA

'SÍ' Y 'NO' ENTRE LOS VECINOS Y COMERCIO

El proyecto encuentra mejor acogida entre quienes ya disfrutan del resultado en calles ya remodeladas; en el resto hay «cierto temor»

E.R.J. / ALBACETE

Con motivo del III Centenario de la Feria de Albacete, que se conmemoró en 2010, el Ayuntamiento impulsó, entre otras actuaciones, mejoras como las que ahora prevé en el proyecto de Transformación de las Calles del Centro en algunas vías, como la calle Feria.

En aquel momento, y como sucede ante cualquier cambio que afecta a una multitud de ciudadanos, colectivos y grupos, el revuelo fue considerable. La polémica entró de lleno en un debate que acabó cuando terminaron las obras. La calle Feria se renovó, se adaptó a los nuevos tiempos, con aceras más anchas y al mismo nivel que la calzada. Ahora, ocho años después, tiempo suficiente para poder hacer balance, la opinión mayoritaria en esa zona es «satisfactoria».

Así lo subraya la presidenta de la Asociación de Vecinos del barrio -cuya sede, además, se encuentra justo en la calle Feria-, Carmen Sánchez, que confía en que lo que se ha programado en varias fases para el centro de la ciudad «va a ser positivo». Ella, además, aplaude que «directamente nos veamos beneficiados con el arreglo de calles como el Callejón de las Portadas, ya que llevábamos años reclamando que se adecentara» porque, añade, estaba en muy mal estado y con unas aceras en situación penosa.

La presidenta vecinal resalta que la mejoría no la han notado sólo en la ampliación de aceras, sino, sobre todo, «en la eliminación de barreras, porque en este barrio vive mucha gente mayor, y no tener que subir o bajar escalones les supone mucho».

A LA EXPECTATIVA. Los comerciantes, probablemente, han sido tradicionalmente el sector más crítico. Era escuchar la palabra peatonalización, y plantarse frente a la propuesta. Sin embargo, ya con los resultados de las experiencias acometidas en la ciudad, las opiniones son ya más variadas entre estos profesionales. «Desde la asociación hemos preguntado a los comercios y nos han asegurado que están encantados, que la zona se ha revalorizado y que la remodelación ha hecho también que pase más gente», comenta Carmen Sánchez.

Por eso, al conocer que la I Fase del proyecto prevé actuar en vías cercanas, como Carnicerías o Albarderos, desde esta organización lo consideran como una decisión «beneficiosa» para el barrio en sí. «Ahora sólo nos va a faltar que retomen el proyecto de soterrar los contenedores de la plaza Periodista Antonio Andújar», plantea.

Menos convencido, por las dudas sobre los efectos que puede tener para la actividad profesional, se muestra el presidente de la Federación de Comercio de Albacete, la principal en cuanto a asociaciones que integra. José Lozano comenta que «en este asunto, si se pregunta a 100 comerciantes, hay 100 opiniones distintas» y se reconoce tener «cierto temor» ante la posible respuesta de los ciudadanos.

«Hay que pensar muy bien qué se va a hacer y, sobre todo, las alternativas de tráfico» porque, considera Lozano, «si el centro queda sin que puedan pasar los coches, aunque sean las calles principales, a lo mejor muchos compradores optan por ir a los centros comerciales de la periferia».

Para evitarlo, además de decisiones muy meditadas por parte de los impulsores del proyecto, lo que hace falta, y es algo en lo que coinciden Sánchez y Lozano, es «en que es necesaria una mayor concienciación y educación en otro tipo de movilidad». Campañas para fomentar el uso de los aparcamientos existentes o del transporte urbano -acompañado, probablemente de una mejoría de los recorridos de las líneas y un aumento de las frecuencias de los autobuses- son algunas de las propuestas planteadas.

«A lo mejor no estaría de más que alguna de las medidas sea a modo de prueba y, si se ve que no funciona, se pueda revertir», plantea tímidamente José Lozano.

DECLARACIONES

JOSÉ ANTONIO
«A mí, que llevo una furgoneta para trabajar, que se peatonalice una calle me hace polvo. ¿Dónde aparco?»

INÉS
«Estamos muy mal acostumbrados a ir en coche a todas partes. Tiene que haber más espacio para el peatón»

MIGUEL
«Me parece bien que se limite el tráfico y la velocidad, y que se vigile que no pasen coches en peatonales»

ROSA
«Soy partidaria de más calles peatonales, sobre todo en el centro. Y que se pongan maceteros altos, que den sombra»

PARTICIPACION

Un concurso de ideas permitirá dar una solución a varias plazas

Al tiempo que se inicia la ejecución de las primeras fases del Proyecto de Transformación de las Calles del Centro, «se va a poner en marcha un concurso de ideas sobre varios espacios, sobre todo plazas» para ver qué solución se les da.

La iniciativa ya se abordó en la Mesa de la Movilidad, explica el concejal de área, Francisco Navarro, y se va a llevar a cabo «coordinadamente con el Colegio de Arquitectos, el Colegio de Ingenieros y Subus, como empresa concesionaria de transporte urbano».

El objetivo es ver cómo se acomete la remodelación en varios espacios. «Uno de ellos es la Plaza de la Constitución y otro es el espacio que queda entre la Catedral y el Museo de la Cuchillería» porque la idea es que se aproveche mejor el espacio por parte del peatón. En el segundo caso mencionado, por ejemplo, una de las opciones que no se descartan es eliminar la parada de autobuses que queda a modo de isla a mitad de la plaza, colocándola en otra ubicación cercana, y dar una alternativa a la zona de los escalones de la catedral, para que quede el conjunto más integrado.

De momento, y mientras tanto, el concejal de Movilidad aclara que «hay que seguir con la convocatoria de mesas y talleres para terminar de definir los proyectos y siguientes actuaciones» y poner entonces, en un calendario, el desarrollo de las siguientes fases, porque el resultado de este concurso «iría en ellas, se acometerá más adelante».

MOVILIDAD | EL CENTRO SE REMODELA

EL CLIMA LEVANTINO ARROPA EXPERIENCIAS EXITOSAS

Valencia, Alicante o Murcia cuentan con parte del centro peatonal y las dos últimas están inmersas en cerrar al tráfico grandes avenidas

E.R.J. / ALBACETE

El diseño de las ciudades cambia y sus usos, también. No son pocas las decisiones de Ayuntamientos de ciudades con peso que se han encontrado con el rechazo y la polémica como respuesta. Algunas de ellas tan complicadas como la intención confirmada de la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena, de peatonalizar la Gran Vía y hacerlo, además, antes de que finalice su mandato en el cargo.

Madrid, o Barcelona, pueden ser, sin embargo, considerados como casos aparte, excepciones en cuanto a que son urbes que soportan millones de vehículos y de viandantes al año por sus calles, que se han de compaginar con unas milimétricas redes de transporte público y, además, con cada vez más *cacharros* sobre dos ruedas que buscan su espacio.

Pero hay otros ejemplos, más cercanos a Albacete, en los que, con seguridad, el debate y las posturas enfrentadas marcaron la tónica de los inicios, pero que han incorporado a su paisaje urbano las vías peatonales, las de rasante única y velocidad controlada y reducida.

La capital murciana es uno de los ejemplos en los que la peatonalización se ha integrado en la vida urbana. / E.P.

UN EJE PEATONAL. La calidez meteorológica de la que disfrutan las ciudades más pegadas al Mediterráneo contribuye, en buena medida, a que sea más fácil impulsar proyectos en los que se gane espacio para los peatones.

El ejemplo se constata claramente en capitales levantinas como Murcia, Alicante o Valencia. Todas cercanas a Albacete y todas con centros históricos peatonales.

Modelos que llevan varios años, incluso décadas, de adelanto a la capital manchega, pero que, no por ello, han decidido dar por zanjadas sus expectativas.

El pasado mes de noviembre arrancaban, en Murcia, los trabajos previos para peatonalizar (se permitirá el paso a transporte urbano, taxis, emergencias, residentes y carga y descarga) una de sus avenidas más importantes, la de Alfonso X El Sabio. Lo primero que se hizo, al igual que se ha ejecutado en Albacete con Aguas de Albacete en la calle Tinte y se hará en las demás vías que contempla la I Fase del Proyecto de Transformación del Centro, y en el resto de servicios, es mejorar las redes de saneamiento, electricidad, telefonía.

A partir de ahí, se actuará en la avenida murciana en tres fases con el objetivo de incorporar más de 14.000 metros cuadrados de nueva superficie peatonal, y el Ayuntamiento ha creado incluso una web específica para este proyecto.

Cuando esté finalizada esta obra, la vecina capital disfrutará de un gran itinerario peatonal, de casi 50.000 metros cuadrados, en el casco histórico de la ciudad desde La Glorieta hasta la plaza Circular, pasando por la Plaza Belluga, Trapería, Santo Domingo y Alfonso X.

A finales de 2017 arrancaron en Alicante y Murcia dos obras de peatonalización

Un mes más tarde, en diciembre, Alicante tomaba el testigo y daba el pistoletazo de salida a sus trabajos para peatonalizar la primera fase de la Avenida de la Constitución, en el tramo comprendido entre la calle Médico Pascual Pérez y la calle del Teatro, que quedará cerrado al tráfico de vehículos.

La intención confirmada, y recogida en la web del Consistorio alicantino, es tener toda esta importante avenida peatonalizada en el primer trimestre del 2018, que se añadirá a las vías del centro de la ciudad que ya son de uso peatonal.

Valencia, por su parte, disfruta desde hace años de una zona en la que los vehículos son una excepción. El centro histórico, con parte de sus plazas sólo para viandantes, como la Plaza de la Virgen, son un hecho.

NOVEDADES

MÁS BOLARDOS. Sólo la memoria de la I Fase del Proyecto de Transformación del Centro contempla la colocación de 510 bolardos en las cinco calles en las que se va a actuar.

MENOS APARCAMIENTO. Completadas las seis actuaciones, habrá en el centro 300 plazas de aparcamiento menos en zona azul. Muchas en batería pasarán a ser en línea.

¿BARRERAS O CÁMARAS? El Consistorio parece que se decantará por cámaras, en lugar de bolardos móviles, para evitar el paso de vehículos sin permiso por las calles que se cierren.

QUIEBROS 'ANTI VELOCIDAD'. El proyecto prevé que en las calles más rectas y largas, la zona de la calzada haga un pequeño quiebro o curva, para controlar la velocidad de coches.

* APOYO ISQUIÁTICO TIPO

Se instalarán nuevas marquesinas y más modernas

Una de las decisiones incorporadas a este ambicioso proyecto es la de instalar nuevas marquesinas, y más modernas, en las paradas de autobús, atendiendo las demandas de colectivos ciudadanos. El primer ejemplo se podrá ver en la parada de la calle Tinte (en el tramo entre la calle Ancha y Rosario). Ahí, por un lado, se cambiará la ubicación para, en lugar de estar en la puerta del Pasaje Lodares quede unos metros más adelante, llegando a Marqués de Villores, y, por otro, la marquesina contará, además de con los asientos habituales, con dos apoyos isquiáticos, para personas con problemas de articulaciones o movilidad.