



PERFILES DE UNA CIUDAD

gemelos de Carretas y el Alto de la Villa— depusieron las armas sin aspavientos. El primero ha ido cambiando muy paulatinamente, y el segundo cayó de un sólo golpe. Aún recuerdo con cierto escalofrío el cráter anegado que se abrió como por ensalmo hace no tantos años en el Alto de la Villa, donde antes la ciudad se ondulaba en un otero cuyos lupanares le dieron una fama —parece ser que justa— entre los tratantes de ganado o de paños catalanes, los chalanes y otras aves de paso. Las máquinas supieron taponar aquel socavón con tanta presteza como lo habían abierto, y la herida cerró en una costra de ladrillo rojo y perfil imposible, cruzada de rampas de hormigón, que ostenta el temible y también sincero nombre de Villacerrada. Sólo el depósito del agua de la Huerta de Marzo recuerda el perfil, un tanto siniestro, de su sosias en el Alto de la Villa. Salvo este dato compartido por aquellos que aún conocimos la barriada, el resto de los escasos símbolos de la ciudad siguen en pie, visibles e

interpretables para cualquiera sin necesidad de descerrajar los siempre incómodos portones que guardan la memoria de una colectividad ajena.

De manera que el signo de la relación con esta depende al final, estrictamente, del trato indelegable del visitante o del lugareño con lo único que el aire no acertará nunca a mostrar: el opaco corazón de sus habitantes y aquello que sucede detrás de los muros. Así como hay ciudades que nos cautivan a pesar de quienes las pueblan, el aire no permite que en Albacete se verifique esa estafa: al final, la memoria, el afecto, el odio o el olvido recaerán, como es de ley, sobre quienes lo hayan sabido merecer o sobre aquellos para quienes los hayamos sabido conquistar. Quien quiera medir la piel de la ciudad puede hacerlo en dos días, porque se muestra desnuda, sincera, despejada. Quedarse o partir después será cosa del viajero, pues Albacete no intentará ninguna torpe argucia para retenerlo ni tampoco para expulsarlo. ■

El desarrollo urbano de Albacete

Miguel Panadero Moya

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. UCLM

Albacete es la mayor ciudad de la Región (141.178 hab., a comienzos de 1994) y una de las más dinámicas. Entre 1975 y 1986 incrementó su población rápidamente (2,2% de crecimiento anual) debido a la paralización de la emigración tradicional de los adultos jóvenes de su provincia hacia otros destinos, y al pequeño reflujo inmigratorio de retorno. Desde 1986 hasta hoy, a pesar de que la tasa de crecimiento se ha reducido bastante (1,4% sólo), su desarrollo sigue estando por encima del promedio regional. Para regular las necesidades de suelo generadas por este crecimiento se aprobó en 1985 un Plan General de Ordenación Urbana que permanece vigente, aunque en trámite de revisión para adecuarse a las prescripciones de la Ley del Suelo y a las nuevas demandas derivadas del aumento de su población. El desarrollo urbano reciente de Albacete se aprecia tanto en el interior del núcleo como en la periferia.

La preocupación por la disponibilidad de suelo industrial ha sido constante. Campollano, el primero de los polígonos de este uso se instaló en las afueras, al oeste de

la ciudad. Su alto porcentaje de ocupación justificó la propuesta de un nuevo polígono en el paraje de Romica, al norte de Albacete. Ambos son ejemplos fehacientes de la dinámica urbanizadora de este signo que se produce en las inmediaciones de la capital. En ese mismo sector han adquirido también extraordinario protagonismo las infraestructuras del transporte. La ciudad ha debido integrar en su organización los espacios acondicionados para la construcción de un tramo de la autovía del Mediterráneo. Su trazado incorpora numerosas intersecciones a distinto nivel, con enlaces y voluminosos puentes que limitan el desarrollo de esta parte de la ciudad. Estas obras públicas han mejorado las condiciones generales de la circulación; pero a su vez también han acabado con una fuente de recursos muy importante para la economía urbana local, las actividades relacionadas tradicionalmente con los servicios del transporte cuyo deterioro contribuye al del entorno de su ubicación. Los proyectos de mejora de la accesibilidad interurbana de Albacete no se detendrán hasta que se construya por el sur



PERFILES DE UNA CIUDAD

del núcleo urbano otro tramo de autovía que permita enlazar las carreteras nacionales que llegan a la capital desde el suroeste con la autovía del Mediterráneo, sin necesidad de atravesar la ciudad.

Por su parte, la disponibilidad de suelo urbanizable programado permitió el desarrollo inicial del campus de la Universidad de Castilla-La Mancha. Sus instalaciones se han levantado con celeridad alrededor de un amplio espacio interior peatonal al que se abren los accesos principales de los distintos edificios universitarios. La inmediata construcción de viviendas en sus proximidades ha convertido a esta zona en uno de los sectores más dinámicos. Una situación similar es la que impulsaron las estrategias de implantación de «grandes superficies». La apertura en Albacete de un importante centro comercial, a partir de un hipermercado, al sur de la ciudad, y el anuncio de la próxima llegada de otro, en la zona oriental, en ambos impulsa el desarrollo de nuevas áreas de uso residencial contiguas que modifican profundamente la estructura urbana precedente.

Delicada cuestión fue la que tuvo que resolver el PGOU de 1985 para legalizar las viviendas secundarias que proliferaron por la periferia de Albacete en la década pasada al margen de cualquier normativa. Las numerosas urbanizaciones diseminadas por el sector meridional de la ciudad forman grupos de viviendas unifamiliares aisladas que incorporan elementos formales de la ciudad jardín; su expansión contrasta con las dificultades del Ayuntamiento para obtener suelo público en el casco urbano para la promoción de viviendas sociales.

En este último, en la medida en que ha aumentado el tamaño de la ciudad y con él su parque automovilístico, la congestión del tráfico se ha apoderado de sus calles más céntricas. La arteria principal de Albacete (Tesifonte Gallego) soporta diariamente el paso de más de 10.000 vehículos. Sus usuarios disputan el viario a la numerosa población que se desplaza a pie también a ese lugar para visitar el comercio especializado y los servicios allí ubicados. La competencia por el uso del espacio público ha inspirado una propuesta municipal que trata de ampliar



Plaza del Altozano. Albacete.



PERFILES DE UNA CIUDAD

las áreas reservadas al peatón la cual ha provocado duras críticas por parte de los comerciantes del centro de Albacete que se sienten perjudicados por la pérdida de accesibilidad de sus establecimientos. La creación de aparcamientos subterráneos en lugares estratégicos del centro, las limitaciones de estacionamiento (zona azul) y la remodelación del sentido de la circulación de las calles más transitadas alimentan una viva polémica de complicada resolución.

Las ciudades, como individuos, precisan reconocer sus raíces para afianzar su autoestima. En Albacete, la eliminación de los testimonios de su pasado histórico, salvo contados edificios singulares (como el anterior Ayuntamiento, la Posada del Rosario, el Depósito del Sol y, en el futuro, el Teatro Circo), ha alcanzado niveles que impiden la identificación de sus características originales. El «Barrio de las Carretas» es el último reducto del caserío medieval del primitivo Albacete; se salvó milagrosamente de la enfebrecida densificación del centro urbano de los años setenta y su viario y morfología urbana permanecen

aún apenas alterados. La conservación de los barrios históricos es una responsabilidad colectiva, que han de compartir quienes lo habitan con el resto de la comunidad. Numerosos programas de la administración regional favorecen la aplicación de esta idea. Sin embargo, las recientes medidas aprobadas por el pleno municipal para impulsar la recuperación socioeconómica de ese barrio han renunciado a desarrollar las posibilidades de rehabilitación que se recogieron en el PGOU de 1985, lo que producirá lamentablemente la desaparición material de estos elementos de su herencia cultural.

Ahora la ciudad encara con optimismo su futuro y se dispone a incrementar en buena medida la superficie actual de suelo urbano con la herramienta del PGOU reformado. No es esta cuestión poco importante, si se advierte que Albacete contará con alrededor de 160.000 habitantes en los primeros años del siglo XXI y probablemente deberá facilitar residencia y equipamientos a más de la mitad de la población de su área de influencia inmediata. ■

Albacete, una ciudad de servicios

Carmen García Martínez

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, UCLM

La personalidad de una ciudad viene dada no sólo por las características de su paisaje urbano, sino también por la vida que las anima. Algunas de las capitales de Castilla-La Mancha son fácilmente identificables por el prestigio de su casco histórico. Monumentos, palacios, y calles con pasado son las primeras imágenes que sugiere la mención de nombres como Toledo o Cuenca. No es el caso de la ciudad de Albacete. Prácticamente desprovista de elementos históricos significativos, el rasgo que más llama la atención al visitante es la animación y dinamismo que se aprecia en sus calles, especialmente las más céntricas, derivadas de la presencia de un buen número de establecimientos comerciales y de servicios. Estas actividades contribuyen al movimiento de personas y vehículos, prestan variedad y colorido al paisaje urbano, y determinan la especificidad de la ciudad para aquél que se acerca por primera vez a

ella. Más allá de esta espontánea impresión, un análisis detenido permite confirmar el importante papel que tiene el sector servicios para su economía.

Entre los diversos factores que determinaron la especialización de Albacete en tareas terciarias sobresale su designación como capital de una provincia. La instalación de las sedes de la administración provincial, las delegaciones de organismos estatales, y de otras instituciones públicas, convierten a los servicios administrativos en unos de los más característicos de la capital, al tiempo que generan flujos de atracción que inciden en su desarrollo.

Junto a la administración, el comercio aparece también como una función de servicios tradicional, que ha ido evolucionando y transformándose al compás de los nuevos tiempos, en un proceso no exento de dificultades para los comerciantes locales. Los cerca de cuatro mil