

ALBACETE, REALIDAD Y DISEÑO



COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS - ALBACETE

I congreso

“el AVE,
oportunidad histórica para repensar la ciudad”

albacete, 9 y 10 de mayo de 2002 - salón de actos de la diputación provincial



ALBACETE, REALIDAD Y DISEÑO

La Delegación de Albacete del Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha

AGRADECE:

La colaboración de **Doña Elia Gutiérrez Mozo** en la labor de recopilación de las ponencias del I Congreso

"el AVE, oportunidad histórica para repensar la ciudad"

Diseño de portada y cartel:

D. Joaquín Alcocel López, arquitecto

D. Fco. Javier Martínez Barrachina, arquitecto

Diseño y Maquetación:

Tipo y Trama, S. L.

Camino de la Virgen, 16 - bajo

Telf. y Fax 967 55 00 19

E-mail: tipoytrama@ono.com

02005 Albacete

Impresión:

Gráficas Campollano, S. L.

Pol. Ind. Campollano • Avda. III - N.º 17 - Nave 8

Telf. 967 60 00 15

E-mail: graficam@ono.com

02007 Albacete

D.L. AB-91/2003

VALIDADO

AGENCIA DEL

ISBNAGENCIA DEL ISBN DE ESPAÑA
Santiago Rusiñol, 8. 28040 Madrid902 105 389
formularios@agenciaisbn.es
www.agenciaisbn.es

ISBN13

978-84-694-7942-1

Nº REGISTRO

11/92200

FECHA

08/09/2011**Los campos marcados en negrita son obligatorios.** Por favor no escriba con mayúsculas.

Utilice mayúsculas y minúsculas según las reglas de ortografía. El uso de mayúsculas puede ocasionar retrasos en la tramitación.

	Si es obra en varios volúmenes, indicar la cantidad de éstos		
	Si es uno de los volúmenes, indicar ISBN13 de la obra completa		
	y el número de este volumen dentro de la misma		
1. AUTOR	COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE ALBACETE I CONGRESO "ALBACETE, REALIDAD Y DESEO" ALBACETE, 9 Y 10 DE MAYO DE 2002–SALÓN DE ACTOS DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL		
2. SEUDÓNIMO			
3. TÍTULO	EL AVE, OPORTUNIDAD HISTÓRICA PARA REPENSAR LA CIUDAD		
4. SUBTÍTULO			
5. TRADUCTOR			
6. OTRAS MENCIONES DE RESPONSABILIDAD			
7. LENGUAS	Lengua de la publicación	Traducido del	
	Castellano		
8. COLECCIÓN (SERIE) Y SUBSERIE		Nº de serie	
		Nº subserie	
9. EDICIÓN	Nº y mención de edición	ISBN edición anterior	Nº de reimpresión
	1ª		
10. DESCRIPCIÓN FÍSICA	Nº de páginas	Ilustraciones	Tamaño
	212	Sí: B/N	24 x 16
11. MATERIAL ANEJO			
12. ENCUADERNACIÓN	Rústica		
13. PRECIO SIN IVA	Edición no venal		
14. TIRADA	1.000 ejemplares		
15. MATERIA CDU	71		
16. NOTAS	Edita: COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CASTILLA LA MANCHA Y AYUNTAMIENTO DE ALBACETE D.L.: AB-91/2003		<input checked="" type="checkbox"/> Concurso de méritos

OBLIGATORIOS: DATOS DE LA EDITORIAL O DEL AUTOR / EDITOR

NOMBRE	María Elia Gutiérrez Mozo		
DIRECCIÓN	C/. Tesifonte Gallego, 11-7º D		
POBLACIÓN	Albacete	C.P.	02002
		Provincia	Albacete
TELÉFONO	687437178		
WEB		Correo-e	eliagmozo@ua.es
PERSONA DE CONTACTO	María Elia Gutiérrez Mozo		

ÍNDICE DEL CONGRESO:

	<u>PÁGINA</u>
• Presentación	9
<i>Albacete, realidad y deseo</i> Esteban Belmonte Martínez. Arquitecto. Presidente del Colegio Oficial de Arquitectos, Delegación de Albacete.	
• El AVE: Oportunidad histórica para repensar la ciudad . . .	15
Juan Caballero González. Arquitecto. Comisario del Congreso.	
• Albacete, ciudad y territorio	43
Luis Joaquín Martínez Bargas. Arquitecto. Jefe del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Albacete.	
• Albacete alza el vuelo	91
Elia Gutiérrez Mozo. Doctor Arquitecto.	
• Bienvenido Mr. AVE	101
Joaquín Arnau Amo. Doctor Arquitecto. Catedrático de Estética y Composición en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia. Musicólogo y Crítico.	
• Efectos de la Alta Velocidad sobre la Organización del Territorio	
José María de Ureña. Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.	

Ponencia:

***Albacete
alza el vuelo***

Elia Gutiérrez Mozo

Doctor Arquitecto

AGRADECIMIENTOS

Quisiera dar las gracias, en primer lugar, a la Delegación en Albacete del Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha por su amable invitación a participar en estas interesantes Jornadas. Gracias, en particular, a mi amigo y compañero Juan Caballero, como Comisario del Congreso y como interlocutor eficaz.

También quiero agradecer su colaboración en ellas a la Excm. Diputación Provincial de Albacete en cuyas dependencias nos encontramos en este momento. Asimismo, hago extensivo el agradecimiento a *Bancaja*, como entidad que participa activamente en este evento.

Por último, deseo agradecer de corazón la presencia de todos ustedes, ponentes y/o participantes en este Congreso, pero, en cualquier caso, ciudadanos de esta u otra ciudad interesados en asistir a un foro de debate de ideas que tienen que ver con todos nosotros, con lo que hemos sido, con lo que somos y con lo que queremos llegar a ser. Somos los ciudadanos los que hacemos la ciudad y ella es el fiel reflejo, para bien y para mal, de lo que nos merecemos.

Vamos, pues, a ello.

El ferrocarril es una infraestructura de escala territorial. En nuestro país, dicha infraestructura obedece básicamente a un modelo radial para conectar el centro peninsular (centro, en el que, además, está la capital), con la periferia. De todos los radios de esta trama, el que tiene como misión unir el centro con el levante español, no es uno cualquiera, sino que es uno de los más importantes, por el evidente peso del Mediterráneo. No olvidemos que lo que llamamos "cultura occidental" es, en el fondo, "cultura mediterránea". Abrirse al *Mare Nostrum* es llegar al escenario protagonista de la historia de nuestra civilización hasta tiempos bien recientes.

Pero si es verdad que el ferrocarril es un asunto cuya dimensión compete al territorio, no es menos verdad que Albacete, nuestra Ciudad, debe precisamente a su implantación territorial las dos características que le permiten, en el primer tercio del siglo XX, salir de su letargo de caserón manchego en medio de la nada y "despertar" a la modernidad. Esas dos características esenciales (esenciales en sentido literal) son: primero, que Albacete es una encrucijada de caminos y, segundo, que es una ciudad de encuentros.

De uno de los dos caminos más importantes que se cruzan en Albacete ya hemos hablado con ocasión de la estructura ferroviaria española: es el camino que une el centro con el levante, es decir, la carretera Madrid-Valencia, incluidas sus derivaciones a Alicante y a Murcia-Cartagena. En esta ruta, Albacete es paso obligado, como también lo es en la otra vía esencial que con ella se cruza: la que une el levante con Andalucía o, lo que es lo mismo, el Mediterráneo con el Atlántico.

Es cierto, además, que otras carreteras confluyen en Albacete, las cuales, aunque de menor rango, también abundan en la condición de cruce de caminos y dotan a la estructura urbana de una morfología radial con centro precisamente en el centro de la ciudad.

En cuanto a la condición de ciudad de encuentros se debe a que la posición que Albacete ocupa en las dos vías principales descritas no es una posición cualquiera, sino que es intermedia, lo cual propicia la parada y fonda, circunstancia que la arquitectura materializa en forma de un rosario de posadas, de las cuales ya sólo queda en pie el ejemplo de la Posada del Rosario.

Pues bien, es evidente que si el ferrocarril es una infraestructura de escala territorial y Albacete debe a su implantación territorial su razón de ser, las relaciones entre el tren y la ciudad son claves para entender lo que hemos sido, lo que somos y lo que podemos llegar a ser.

Veamos, por tanto y brevemente, cómo han sido en el pasado esas relaciones de Albacete con el ferrocarril.

El tren llega a Albacete a mediados del siglo XIX (uno de los primeros sitios de España que cuenta con esta infraestructura) por la razón obvia de tender, cuanto antes, la vía entre el centro y el levante.

Es curioso que, desde el principio de esta historia de amor y de desencuentro a la vez, el ferrocarril se asume como la condición necesaria para que Albacete entre en la modernidad, pero no es una condición suficiente para incidir en su morfología urbana. De hecho, el

Paseo de Alfonso XII, continuación del Val General, se abre en 1853, mientras que el ferrocarril Alcázar-Albacete se termina en 1855, siendo la calle del *Marqués de Salamanca*, su impulsor, la que tiene como fondo de perspectiva la Estación, así como la calle del Muelle, su paralela, apunta hacia la homónima instalación aneja. La calle Ancha, que por el sur se abrirá al Parque de Canalejas, hubiera podido alcanzar por el norte la Estación del Ferrocarril: pero no fue así.

El ferrocarril será para Albacete, durante mucho tiempo, el dato: no podemos entender lo que ocurre después sin él, pero nada más. Más tarde, incluso el dato se convertirá en obstáculo que hay que vencer o que hay que obviar.

Y es que el crecimiento de la Ciudad de Albacete se debe más, históricamente, a ciertos impulsos que al planeamiento urbano.

Así por ejemplo, a finales del siglo XVIII, se erige el edificio de la *Feria*, según el proyecto, imbuido de espíritu *ilustrado*, de José Jiménez, de 1783, desfigurado luego en parte por las sucesivas y no siempre felices ampliaciones y reformas. Este polo o foco de atracción hará de la calle que lo une con el centro histórico un nuevo *eje* de crecimiento.

Por eso, en el Plano de 1861 "Construido por disposición y a expensas del Ilustre Ayuntamiento de Albacete", el primero que conocemos de la Ciudad, no cabe pensar que no aparezca el edificio de la Feria, cuyo dibujo ocupa la esquina inferior izquierda del recuadro, el cual toma como límite superior una línea paralela al trazado del ferrocarril. En germen, ya está aquí la idea de barrera. Entre la vía férrea y la ciudad, se extiende una enorme bolsa de suelo procedente de las amortizaciones de los antiguos conventos y que supondrá para Albacete una interesante zona de crecimiento.

Cuando, en 1876, Francisco Coello levanta el plano de la ya Ciudad (en el anterior Albacete todavía era una Villa), sin embargo, deja fuera la Feria, señal inequívoca de extranjería, y coloca la vía férrea en su verdadera posición, la nordeste.

Es curioso que todos los planos callejeros de la Ciudad partan de la misma situación que el plano de 1861, como por ejemplo el de 1905, a excepción del plano de la guía de 1934 que toma como límite izquierdo la línea del canal de María Cristina.

Pero decíamos que la Ciudad de Albacete se mueve por impulsos. Efectivamente, el actual Parque de Abelardo Sánchez supondrá la conversión del Val General, la línea de mínima pendiente entre el Alto de la Villa, el Cerro de San Juan y la Plaza de las Carretas, en nuestra pequeña Gran Vía particular en cuyo otro extremo está la Plaza del

Altozano, nuevo centro cívico urbano desde el desplazamiento del Ayuntamiento a este enclave.

El Parque generará el primer ensanche de Albacete hacia el sur cuyo polo norte es justamente el ferrocarril, peor no como tendencia, sino como límite.

El Barrio de la Industria, nacido de esta operación, se extenderá entre la vía férrea y la carretera de Madrid, gesto que mucho más tarde retomará el Polígono Industrial Campollano, única actuación que sigue la línea de la principal vía que pasa por nuestra Ciudad.

El plano callejero que podemos fechar de estado actual entre 1911 y 1917 se hace eco de este Primer Plan de Ensanche de Albacete, redactado por el Arquitecto Municipal Francisco Manuel Martínez Villena (hijo predilecto de la Ciudad en cuya calle asienta la sede de nuestro colegio) entre 1907 y 1911, el cual acabará su sucesor en el puesto, el Arquitecto Daniel Rubio Sánchez.

Traigo a colación a este ilustre colega porque a él debemos el proyecto del "Gran Hotel", recientemente rehabilitado para el mismo uso para el que fue concebido "Hotel para viajeros" y es que, de nuevo, es la arquitectura la que materializa el impacto que el tren supone para Albacete. En la embocadura de la calle Ancha y haciendo esquina con la Plaza del Altozano, se erige un edificio cuya razón de ser está en el tráfico de pasajeros.

Aún hoy en día, existe una alta concentración de hoteles en el actual Paseo de la Libertad y sus inmediaciones. Incluso el actual *Banco Argentaria*, precioso proyecto de Julio Carrilero en la esquina de este Paseo con la calle de Ricardo Castro, fue durante mucho tiempo hotel, el "Hotel Regina". Y lo mismo podemos decir del edificio en la esquina de las calles del Marqués de Molíns y de la Concepción, nacido para *Kursaal* y adaptado después a "Hotel Central".

En los primeros años veinte, el Ensanche que se proyecta no es más que un abanico de retales, una suerte de *patchwork* que dirían los *bricolagers*, el cual salta al otro lado del ferrocarril, sin ninguna respuesta al tema de ese borde urbano. Podemos verlo en esbozo en este plano y plenamente desarrollado en el plano de la ciudad que acompañaba a la Guía de 1934.

Desde el punto de vista de la morfología urbana, el ferrocarril supondrá para Albacete una *barrera* difícilmente franqueable para su expansión y crecimiento. No es fácil interpretar el gesto que, al respecto, hacen los arquitectos Julio Carrilero y Manuel Muñoz en su Plan de Ensanche de 1920-22. Sus desarticuladas "manchas" de manzanas saltan alegremente al otro lado de la vía sin más preocupación. No

sabemos si estaba claro que se trataba de un imposible y, por tanto, no se le presta la debida atención o, más bien, refleja una suerte de efervescencia pletórica que invade a la Ciudad y a sus urbanistas.

Porque, de hecho, durante el primer tercio del siglo XX, sólo edificios de carácter dotacional pero cuyo uso debe de estar, por sus características propias, alejado del centro de la población se ubican más allá de la vía férrea.

Así el *Cementerio*, adyacente a la ermita de San Antón; la *Cárcel*, junto al *punte de madera* sobre el ferrocarril, saliendo a la derecha, y el *Matadero*. También se realizan en esta zona una serie de viviendas humildes, de las cuales, por hallarse situadas en lugar deprimido económicamente de la Ciudad, algunas todavía subsisten y son obras, en su mayoría, del arquitecto albaceteño Francisco Fernández Molina.

La primera preocupación sería por el desbordante crecimiento de la Ciudad y el límite que a esta expansión supone el ferrocarril la encontramos en el *Plan General de Ordenación para la ciudad de Albacete*, de 1952, promovido por la Dirección General de Arquitectura y redactado por el equipo dirigido por el titular de la Jefatura Nacional de Urbanismo, Pedro Bidagor, por contemplar la propuesta del traslado, paralela a sí misma y hacia el este, de la línea del ferrocarril. La nueva estación de Albacete se inaugurará en 1967 y el viejo trazado se convertirá en el *Parque Lineal*, uno de los lugares más amenos de la ciudad actual.

Quizá lo único que se echa de menos es el no haber tomado nota de la topografía del viejo ferrocarril, que, a su paso por Albacete, permanecía enterrado. Hubiera costado muy poco más hacer lo propio con el nuevo, de manera que no se encorsetara otra vez la ciudad. Paradójicamente, se rellenó de tierras el antiguo trazado deprimido, cuyo vaciado servía en bandeja la posibilidad, por ejemplo, de un *parking* subterráneo, hoy tan necesario.

Las operaciones urbanas, de gran entidad y de muy diferentes resultados, que se acometen en los años setenta y ochenta proveen a Albacete de nuevas zonas de atracción para la población, la cual ya no tiende tanto a concentrarse en las márgenes de determinados ejes sino a ubicarse en ciertas áreas apetecibles por razones muy diversas.

Por ejemplo, se erige en símbolo del nuevo Albacete que, cual *Ave Fénix* renace de sus cenizas, la urbanización de Villacerrada, quizá hoy puesta en tela de juicio.

Otra zona de importante "tirón" (más para el ciudadano que llega a Albacete que para el nativo, que lo encuentra un poco apartado del centro "de toda la vida") es la Avenida de la Estación, adonde se ensaya además un modelo de ciudad moderna, con altos bloques que liberan suelo para zonas verdes y otras dotaciones.

La Avenida de España, con el privilegio del Parque enfrente también se convierte en una zona de interés para la población, el cual se ve reforzado por la actuación del Campus Universitario al final de este eje.

Conviven con estas zonas otras más periféricas que saltan las barreras de las rondas y siguen su curso las denominadas construcciones "ilegales" hipotecando el futuro de la Ciudad si no se encuentra una razonable solución al problema que pasa, si se me permite y en primer lugar, por darle el nombre adecuado a las cosas: la demanda de una segunda residencia.

De todas las actuaciones de esta época, conviene fijarse, por lo ejemplar, en la construcción del Polígono Industrial Campollano, el cual materializa una de las más fuertes utopías que gravitan sobre Albacete: la de Ciudad Lineal, a lo largo de las dos líneas que han sacado a la ciudad de su histórico letargo: la carretera que une el centro con el Levante y el tendido del ferrocarril. El Polígono Industrial Campollano es, hoy por hoy, la única puerta de la ciudad que ofrece, al viajero y al visitante, una imagen acorde con lo que es Albacete. El resto de accesos no están a la altura de las circunstancias.

En resumen: la vieja Estación de Ferrocarril fue demolida con ocasión del desplazamiento del trazado de éste a su paso por Albacete, en una operación prevista por el *Plan General de Ordenación de Albacete de 1952*, de Pedro Bidagor. La nueva Estación se inaugurará, como hemos comentado, en 1967. Pero, tanto el anodino edificio actual como su decimonónico antecesor, que sólo conocemos por fotografías de la época, no aciertan a entablar una relación armoniosa con la Ciudad a la que abren portada, antes se mantienen *distantes* y como ensimismados. A ello contribuye, probablemente, el hecho de que, en el momento de su establecimiento, la relación con la ciudad es siempre *periférica*.

Así pues, si conflictivas han sido las relaciones de Albacete con el ferrocarril, de variables podemos calificar las relaciones con el aire, a través de la Base Aérea militar y de la Maestranza, cuyo proyecto de conversión en aeropuerto civil no deja de ser, hoy por hoy, mera ilusión.

Por eso el AVE puede suponer para Albacete la tercera vía, la vía media. Es un AVE que no vuela, luego es AVE de corral, pero puede ser para nosotros la gallina de los huevos de oro.

En primer lugar, porque puede acercarnos otros mercados y otras culturas, esto es, otros ocios y otros negocios. Puede potenciar lo que, de hecho, ya sucede, pero en más. Si nos desplazamos en menos tiempo, entonces estamos más cerca y no sólo de los que, de hecho, ya están cerca, sino de los que hoy están lejos.

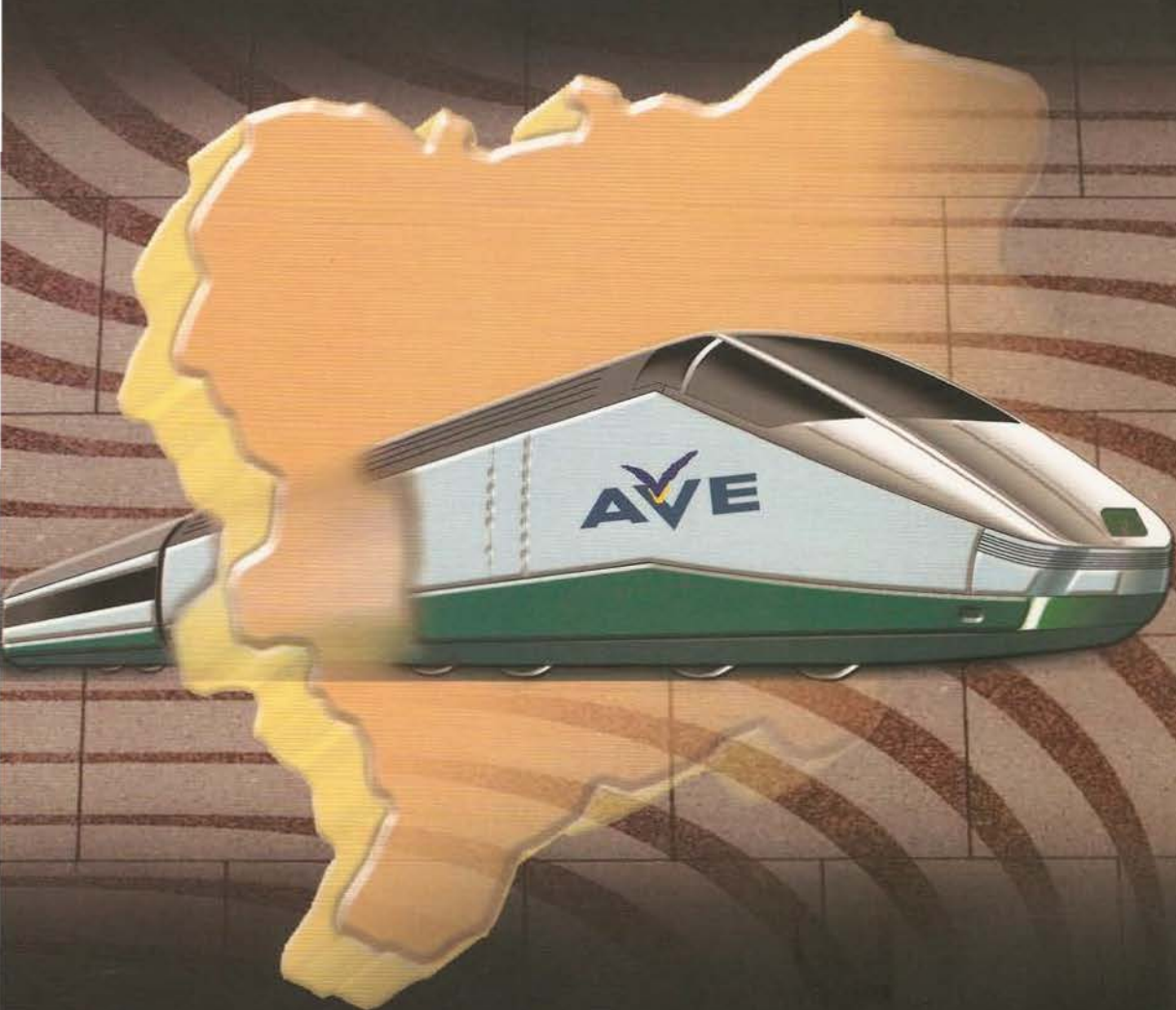
Porque la alta velocidad tiene un alcance continental, no sólo nacional, y más en un viejo y pequeño continente como es el europeo.

Ciudad Real, con el AVE, ha despertado: así lo reconocen sus ciudadanos en el número 138 de la revista "Paisajes desde el tren" que conmemora los diez años de AVE en España. Albacete ya despertó hace casi un siglo. Ahora le toca, como dicen los chicos, "ponerse las pilas". Ahora, a Albacete, que está o debe estar, más despierta que nunca, le toca volar.

Con el AVE, Albacete debe alzar el vuelo y, para ello, lo primero que tiene que hacer es, en mi humilde opinión, acoger el trazado ferroviario como cosa suya que es, a pie llano, que de eso saben bien las gentes de los Llanos de Albacete. Ni enterrado ni por los aires: a nivel. La alta tecnología como espectáculo para el ciudadano y la Ciudad bien diseñada como bienvenida para el visitante y como gesto de cortesía para el viajero que pasa. Que, como dijo el poeta, *todo pasa y todo llega, pero lo nuestro es pasar, pasar haciendo caminos, caminos sobre la mar.*

Gracias

ELIA GUTIÉRREZ MOZO
Doctor Arquitecto



COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS
DE CASTILLA - LA MANCHA



· AYUNTAMIENTO DE ALBACETE ·