

## Anexo. Acta de la Mesa de Movilidad, Fase Diagnóstico

---

*Acta del Taller de Trabajo de la Mesa de la Movilidad de Lorca. Fase de Diagnóstico*

*Martes 28 de junio de 2016. Palacete del Huerto Ruano*

*Presentación*

*Inicia la sesión D<sup>a</sup> Saturnina Martínez, agradeciendo su presencia a los presentes.*

*A continuación Natalia Llorente, del equipo técnico, explica brevemente el desarrollo del taller. Durante la primera hora y media se trabajará en grupos sectoriales (asociaciones, técnicos y políticos) en clave de diagnóstico de la movilidad en Lorca, y los últimos 30 minutos se pondrá en común una selección consensuada en cada grupo de esas principales problemáticas y/o fortalezas de Lorca en materia de movilidad.*

*Antes de comenzar el trabajo en grupo, Miguel Angel Moll, del equipo técnico, introduce varios conceptos generales sobre movilidad sostenible y el potencial de Lorca en este ámbito.*

*En este documento se recogen todas las ideas expresadas individualmente y comentadas en cada grupo sectorial, así como el resumen de cada uno de los tres diagnósticos obtenidos en cada grupo y que fueron expuestos a todos los participantes.*

### *Grupo Asociaciones*

*Lluvia de ideas sobre debilidades (o problemáticas) en Lorca en relación a la movilidad.*

*Las 16 personas del grupo, van exponiendo sus ideas y explicándolas al grupo, y se van agrupando en nubes por temáticas.*

*Se parte del acuerdo de que Lorca tiene a su favor una orografía afable, un clima estupendo y un tejido asociativo potente.*

### *Transporte público*

- ✓ *El transporte público es muy deficiente, incluyendo la falta información sobre los horarios.*

- ✓ *Falta de marquesinas en las paradas de autobuses y de información de los horarios.*
- ✓ *Falla el transporte público, tanto a nivel local, como regional y nacional.*
- ✓ *Es ineficaz e inexistente*
- ✓ *El transporte público es obsoleto: lleva años fallando en frecuencias, recorrido de las líneas, adaptabilidad para personas con discapacidad, etc.*
- ✓ *Las líneas de autobuses no cubren todas las necesidades para el traslado de un lugar a otro dentro de la propia ciudad.*
- ✓ *El transporte urbano no llega a gran parte del casco urbano, lo cual es un problema también de cara al turismo.*
- ✓ *El malísimo funcionamiento del transporte urbano fomenta el mayor uso del vehículo privado.*
- ✓ *Ausencia de comunicación entre las pedanías y el casco urbano.*
- ✓ *A las pedanías y entre ellas no hay transporte público, ni vías ciclables ni vías verdes.*
- ✓ *No se facilita la intermodalidad bici+bus, especialmente importante en pedanías.*
- ✓ *Palpable falta de concienciación ciudadana respecto a la utilización del transporte común.*
- ✓ *Escasez de aparcamientos disuasorios, y con enlace al transporte público.*

*Algunas de las ideas se plantean en forma de propuestas:*

- *Necesidad de renovación del transporte público para mejorar su eficiencia: más líneas, vehículos menos contaminantes, carril bus...*
- *Deben planificarse bien las líneas de autobuses de las pedanías cercanas a la ciudad, y también de las pedanías lejanas.*
- *Un buen transporte público urbano redundaría en una ciudad más sostenible.*
- *Lorca debe tener paradas de bus inteligentes.*

### **Ferrocarril**

- ✓ *La vía férrea supone una barrera.*

### **Tráfico**

- ✓ *Falta de apoyo y promoción del uso de medios de transporte alternativos al coche.*
- ✓ *Está muy extendida la mala costumbre de aparcar en doble fila.*

- ✓ *La policía carece de medios suficientes, como cámaras, para multar a los coches en doble fila o mal aparcados.*
- ✓ *Hay problemas de aparcamiento en el casco histórico.*
- ✓ *Hay una excesiva polución, debida al ingente tráfico, que afecta a las zonas monumentales. Es el caso, por ejemplo, de la fachada del Palacio Guevara.*
- ✓ *Enormes problemas de fluidez del tráfico.*
- ✓ *Exceso de vehículos en el centro de la ciudad, y falta de aparcamientos disuasorios en las afueras.*
- ✓ *Escasez de plazas de aparcamiento para minusválidos, y precios del aparcamiento mejorables para los usuarios en general.*
- ✓ *Tremendo problema de atascos en la incorporación y salida en coche en la zona Barrio de San Antonio-La Viña y en la carretera a Águilas.*
- ✓ *Falta información sobre los aparcamientos disponibles en el casco histórico.*
- ✓ *Impera una cultura del uso excesivo del coche; faltan campañas al respecto y aparcamientos disuasorios.*
- ✓ *En general, reina el incivismo.*
- ✓ *El tráfico es dependiente del paso del tren por el centro de la ciudad, creando colapsos y provocando accidentes.*
- ✓ *Deficiente señalización viaria.*

### **Participación ciudadana y coordinación administrativa**

- ✓ *Descoordinación entre administraciones públicas.*
- ✓ *La Administración municipal no escucha las sugerencias de los usuarios.*
- ✓ *Faltan vías de participación social efectivas.*
- ✓ *Las posibilidades de participación ciudadana son escasas y, cuando la hay, no son visibles los resultados y se ignoran las aportaciones ciudadanas, lo cual causa enfado.*

### **Peatones y espacio público**

- ✓ *Falta de espacios peatonales y, en general, de uso público.*
- ✓ *Sensación de inseguridad, por inadecuada protección al peatón (aparcamientos indebidos, mala accesibilidad) y alumbrado público inadecuado.*
- ✓ *Muchas aceras son estrechas y sin árboles de sombra (donde podría haberlos), y en las vías se da prioridad al automóvil.*
- ✓ *Falta arbolado, carriles bici y mobiliario urbano (bancos, fuentes) que hagan más agradable caminar por la Ciudad.*

- ✓ *Abundan las aceras incómodas y peligrosas.*
- ✓ *Muchas aceras requieren un pavimento mejor.*
- ✓ *Hay muchas calles en el casco histórico en mal estado, y también es patente la falta de criterio a la hora de elegir la convivencia peatón/vehículo, como la calle Selda.*
- ✓ *Los peatones se enfrentan a grandes dificultades de movilidad, dada la prioridad al coche. Es particularmente patente en el caso de las personas con discapacidad, los mayores y las madres.*
- ✓ *Abundan las barreras arquitectónicas, incluso para el acceso a edificios institucionales.*
- ✓ *Diseño y/o localización inadecuados de pasos peatonales y rampas.*
- ✓ *Falta diseño viario con perspectiva de género.*
- ✓ *Accesos poco cuidados a las zonas escolares y deportivas.*
- ✓ *Ausencia de prioridad al peatón y al ciclista urbano.*
- ✓ *Dificultad de visión en muchos pasos peatonales, también en zonas recientemente restauradas, y pasos de cebra que dificultan la fluidez del tráfico rodado.*

### ***Bicicletas***

- ✓ *Las bicicletas y carriles bici adolecen de: aparcabicis, infraestructuras y continuidad, campañas educativas y de concienciación.*
- ✓ *Faltan carriles bicis y aceras más anchas y cómodas.*
- ✓ *Las zonas de estacionamiento para bicicletas y motos quedan lejos de los establecimientos de uso más común.*
- ✓ *Es un gran error que los carriles bici vayan por las aceras.*
- ✓ *El Ayuntamiento rara vez habla de la bicicleta como medio de transporte; por ejemplo en el nuevo portal no sale ninguna en las fotos de portada.*

### ***Grupo Técnicos***

*Lluvia de ideas sobre debilidades (o problemáticas) en Lorca en relación a la movilidad.*

*Las 8 personas del grupo, van exponiendo sus ideas y explicándolas al grupo, y se van agrupando en nubes por temáticas.*

*Los puntos fuertes que el grupo menciona sobre Lorca respecto a la movilidad es la escala urbana, de dimensiones adecuadas para los desplazamientos a pie y la orografía suave, la accesibilidad del Casco Histórico y las dinámicas participativas*

que se están extendiendo desde el Ayuntamiento para el desarrollo de políticas urbanas. También se indican otros elementos positivos como la concentración de las zonas de ocio, y las obras recientes, que han renovado los barrios, incluyendo aspectos relacionados con la movilidad (aceras, viario, aparcamiento, etc.). Por último, la continuidad del tejido urbano y el medio natural se apunta como una oportunidad para la creación de una red viaria más integrada en el entorno.

### **Transporte Público**

- ✓ Escasa frecuencia y falta de puntualidad, tanto urbano, como con pedanías
- ✓ Los autobuses son antiguos y no están adaptados.
- ✓ Los turistas del parador no pueden acceder a la ciudad en transporte público. Es necesario la unión del casco histórico con el castillo y el Parador con transporte público, así como un acceso peatonal seguro.
- ✓ Falta de equipamiento en paradas de autobús urbano e interurbano

### **Ferrocarril**

- ✓ La vía del ferrocarril corta la ciudad en dos partes, necesita soterramiento
- ✓ La estación de ferrocarril y la de autobuses están obsoletas. Ambas necesitan mayor capacidad e intermodalidad

### **Tráfico**

- ✓ Congestión de tráfico en el centro urbano, principalmente en la Avda. Juan Carlos I, Jerónimo Santa Fe, Avda. Europa, y en los accesos a la ciudad. Necesarias las rondas de circunvalación para descongestionar el centro.
- ✓ Con carácter general, problemas en los accesos a la ciudad, que provocan grandes retrasos en los desplazamientos interiores: Barrio de San Antonio, Avda. Europa y Carretera de Águilas (Alameda de Cervantes)
- ✓ La rotonda del Barrio de San Antonio genera continuas retenciones en la entrada desde la autovía y desde la zona industrial de la Torrecilla
- ✓ Uso excesivo del vehículo privado. Necesario cambio de mentalidad
- ✓ Semáforos muy antiguos, que impiden la correcta regulación del tráfico
- ✓ Los semáforos de la Avda. de Europa no están sincronizados. Se tardan 10 minutos en atravesar el tramo entre la rotonda de Apolonia y el semáforo del cruce Avda. Juan Carlos I - Santa Clara.
- ✓ El cruce peatonal de la Avda. Juan Carlos I está regulado para flujos escasos, cortos y muy espaciados en el tiempo. Los peatones tienen que esperar mucho

*tiempo para y, en muchos casos, acaban cruzando indebidamente, con el semáforo en rojo.*

- ✓ *Los vehículos paran en segunda fila y entorpecen el tráfico*

### *Modelo urbano*

- ✓ *Dispersión de la población en la Huerta, lo que favorece el uso del coche.*
- ✓ *Modelo viario longitudinal. Inexistencia de vías transversales en la ciudad.*
- ✓ *Se ha desaprovechado la reconstrucción de los barrios después del terremoto para repensar el modelo de ciudad. Los proyectos se han realizado de una forma descoordinada, y sin “cosido” entre ellos.*

### *Peatones y espacio público*

- ✓ *Problemas de seguridad vial y accesibilidad universal*
- ✓ *No existe una segregación clara entre itinerario peatonal y tráfico rodado*
- ✓ *Escasa peatonalización de la ciudad. Es necesaria la peatonalización del centro histórico*
- ✓ *Escasez de zonas de esparcimiento familiar en el espacio público*
- ✓ *Los vehículos invaden las aceras y los pasos de peatones*
- ✓ *Incorrecta ubicación del mobiliario urbano en la vía pública y espacios libres. Tienen que respetar anchura de aceras y espacio de paso, que no se conviertan en obstáculos*
- ✓ *El diseño del mobiliario urbano no está adaptado a personas con distintas capacidades. Hay que tener en cuenta la altura, los materiales, los colores, etc. (por ejemplo, que las papeleras lleguen hasta el suelo para que las personas con discapacidad visual puedan localizar su posición con el bastón)*
- ✓ *Ocupación de las plazas y zonas de tránsito con terrazas. Es necesaria una ordenación de la convivencia, no su eliminación*
- ✓ *Es necesario garantizar los itinerarios accesibles para peatones y en especial para personas con movilidad reducida*
- ✓ *En el centro, aceras estrechas y con barreras arquitectónicas*
- ✓ *Es necesaria la ejecución de vados en todas las aceras. En calles de anchura reducida, menos de 5m., eliminar la diferencia de cota acera-calzada.*
- ✓ *La aceras en la Avda. Juan Carlos I y Lope Gisbert son excesivamente estrechas, lo que dificulta enormemente el paso peatonal*
- ✓ *La señalética es muy mala. Está sometida a IMPUSA y debería cambiarse*

### *Bicicletas*

- ✓ *No existe red urbana de carriles bici*
- ✓ *Los carriles existentes son discontinuos*
- ✓ *Déficit de aparcabicis*

- ✓ *No hay respeto al ciclista*
- ✓ *Falta de fomento de un transporte alternativo al coche*

### *Grupo Políticos*

*Lluvia de ideas sobre debilidades (o problemáticas) en Lorca en relación a la movilidad.*

*Las 7 personas del grupo, van exponiendo sus ideas y explicándolas al grupo, y se van agrupando en nubes por temáticas.*

### *Transporte público*

- ✓ *Un transporte urbano moderno. Más rutas con barrios y pedanías cercanas.*
- ✓ *Transporte urbano deficiente*
- ✓ *Necesitamos un transporte urbano público que sea ágil, cómodo, eficaz y frecuente.*
- ✓ *Transporte urbano deficitario*
- ✓ *Microbús tematizado 10 km<sup>2</sup> y gratuitos.*
- ✓ *Transporte a la demanda en la Huerta dispersa*
- ✓ *Microbuses que cubran rutas del Casco Histórico hasta Juan Carlos I*

### *Ferrocarril*

- ✓ *Soterramiento del ferrocarril*

### *Tráfico y aparcamiento*

- ✓ *Necesidades de aparcamientos disuasorios cerca del centro urbano para facilitar el problema del estacionamiento a quienes se desplacen de pedanías*
- ✓ *Aparcamientos en superficie.*
- ✓ *Reducir el uso del coche urbano cuando se den alternativas.*
- ✓ *Asfalto deficiente en algunas calles*
- ✓ *Falta de rigor a la hora de multar, tal vez por conocerse*
- ✓ *Falta de civismo a la hora de aparcar (aparcamiento en doble fila)*
- ✓ *Seguridad Vial (compatibilidad de usos del espacio)*

- ✓ Ausencia de sistemas que gestione el tráfico
- ✓ Saturación tráfico rodado centro de la ciudad
- ✓ Escasas posibilidades de aparcamientos en casco histórico
- ✓ Faltan estacionamientos en determinadas zonas
- ✓ Plazas aparcamiento Casco Histórico
- ✓ Excesivo uso vehículo privado
- ✓ Concienciación ciudadana
- ✓ Dependencia excesiva del coche, aun teniendo otros medios para desplazarse
- ✓ Uso excesivo del coche. Señalización deficiente en algunas zonas
- ✓ Este plan puede suponer una oportunidad para crear conciencia ciudadana e incidir en mejorar los hábitos de la gente. Muy necesarias las campañas de sensibilización dirigidas a todas las edades y colectivos, así como mejorar la educación vial
- ✓ Gestión de la movilidad (modelos). Sensibilización de la población
- ✓ Hay que tomar medidas como por ej.: la reducción de la velocidad en el centro urbano para reducir la contaminación ambiental, ya que Lorca es uno de los municipios más contaminados de Europa
- ✓ Contaminación. Baja calidad de vida de la población

### **Modelo urbano**

- ✓ Esta puede ser una buena oportunidad para coordinar y poner en común los diferentes planes sectoriales elaborados para la Ciudad (Movilidad, Desarrollo urbano, etc...)
- ✓ Ciudad monumental. Recuperación patrimonio
- ✓ Un urbanismo poco previsor desde hace muchos años
- ✓ Diseño urbano y territorial (revisión PGOU)
- ✓ Ronda Central
- ✓ Falta de vías alternativas (rondas)
- ✓ Estructura lineal complicada
- ✓ La propia estructura de la ciudad, en lo relativo a las vías
- ✓ Excesiva extensión T.Municipal
- ✓ Estructura longitudinal ciudad
- ✓ Ronda verde
- ✓ Oportunidad: Mejora de la movilidad con la regeneración y renovación de barrios de Lorca (SISMO 2011).

### *Peatones y espacio público*

- ✓ *Obstáculos en las aceras (papeleras, farolas, palos, etc...). Suelo deslizante e inseguro*
- ✓ *Aceras no accesibles para movilidad reducida o con elementos movilidad (sillas...). Subidas y bajadas. Escaleras de comunicación entre calles.*
- ✓ *Barreras arquitectónicas*
- ✓ *Preferencia del coche al peatón*
- ✓ *Ampliar los espacios destinados únicamente a peatones y ciclistas. Peatonalizar el casco urbano*
- ✓ *Cuando se realicen proyectos de remodelación urbana es preciso contar con la opinión vecinal y pensar en vías amplias, arboladas, en las que dé gusto pasear y en las que se dé prioridad a los peatones frente al tráfico rodado*
- ✓ *En el casco histórico: dificultad por las pendientes... Peatones. Ciclos. Coches. Ruptura en el acceso.*
- ✓ *Falta de calles peatonales para la movilidad peatonal en casco antiguo*
- ✓ *Concienciación social de lo saludable de caminar. Unir el Casco Histórico con el Castillo con teleférico*
- ✓ *Falta de alternativas al uso del coche*

### *Bicicletas*

- ✓ *Faltan unas ordenanzas y en definitiva un plan del carril bici en Lorca*
- ✓ *Hay que apostar por un carril bici que conecte el casco urbano y también las zonas periurbanas de la huerta*
- ✓ *Señalización borrosa. Pasos peatones. Ciclo-calles. Iluminación insuficiente.*

## *Puesta en común de diagnósticos consensuados*

### *Grupo Asociaciones*

*Al final de la sesión en grupo sectorial, entre todos los participantes se redacta un panel con las 5 problemáticas más destacadas, que el joven portavoz Ricardo Trapero, expone al resto de los grupos y queda de la siguiente forma:*

- *El transporte público es patético y discriminatorio. Falla en casi todos los aspectos: los horarios, el origen y destino que conecta no son adecuados, las paradas no están bien señalizadas, etc.*
- *Es patente la falta de concienciación -tanto de la ciudadanía como de los políticos- sobre la importancia del espacio público de calidad, el respeto y cuidado de las zonas verdes y la movilidad sostenible (peatón-bici).*
- *Es escasa la coordinación tanto intra como interadministrativa (entre Concejalías, entre el Ayuntamiento y las Consejerías y la Administración central), y también en relación a la participación ciudadana.*
- *Se percibe inseguridad ciudadana, motivada por iluminación deficiente, aceras peligrosas, incumplimiento de la limitación de velocidad de los vehículos, poco control de las infracciones, etc.*
- *Faltan campañas de sensibilización e información sobre movilidad saludable.*

### *Grupo Técnicos*

*Al final de la sesión en grupo sectorial, entre todos los participantes se redacta un panel con las 6 problemáticas más destacadas, que el veterano portavoz Simón Ángel Ros Perán, expone al resto de los grupos y queda de la siguiente forma:*

- *Prioridad del transporte privado frente al peatón*
  - *Escasa peatonalización*
  - *Aceras estrechas y ocupadas*
  - *Escasa calidad ambiental del espacio público*
  - *Semaforización inadecuada, que penaliza a los peatones*
- *Problemas de congestión en los principales accesos a la ciudad*
- *Falta de una red de carril bici adecuada, que tenga continuidad y un diseño adecuado*
- *Déficit de transporte público, tanto en frecuencia como en cumplimiento de horario. También los vehículos no son adecuados.*

- *La ciudad tiene problemas de permeabilidad transversal, principalmente causada por el trazado del ferrocarril*
- *Tanto el mobiliario urbano y la señalización no tienen un diseño homogéneo, y no tienen en cuenta las necesidades de todos los colectivos con sus distintas capacidades (mayores, personas con discapacidad visual, etc.).*

### *Grupo Políticos*

*Al final de la sesión en grupo sectorial, entre todos los participantes se redacta un panel con las 6 problemáticas más destacadas, y la portavoz Gloria Martínez, expone al resto de los grupos y queda de la siguiente forma:*

- *Término municipal extenso (pedanías alejadas). Estructura longitudinal*
- *Educación y concienciación en hábitos de movilidad sostenible. Exagerado uso del coche*
- *Transporte público deficiente*
- *Problemas de aparcamiento y movilidad en el Centro/Casco Histórico*
- *Ronda Central como alternativa al tráfico del centro + aparcamientos disuasorios. Soterramiento del tren*
- *Más peatonalidad. Mejorar accesibilidad*

### *Participantes en el Taller de la Mesa de la Movilidad de Lorca, fase de diagnóstico*

*Antonia Baena Rey  
Antonio Galindo Galindo  
Antonio Ibarra Lorente  
Antonio López Martínez  
Antonio Meca García  
Carmen Sandoval  
Cristian Romeu Pérez  
David Romera Franco  
Diego Antonio Reinaldos Miñarro  
Diego Domínguez Arcas  
Domingo Llamas Fernández  
Dori Peñas Marín  
Emilio Jesús Granados Robles  
Enrique Berruezo  
Gloria Martínez Mari  
Jose Luis Llamas Díaz  
Juan Amorós  
Juan José Vilar Abelláneda  
Juan Miguel Bayonas López  
Manuel Martín Fernández  
Marcos Peña García  
María Belén Pérez Martínez  
María del Mar Peñarrubia Agius  
María del Pilar Álvarez Simón  
María Saturnina Martínez Pérez  
Mario Aguilar González  
Miguel Plazas Andreu  
Pilar Fernández Alcaráz  
Ricardo Trapero Poveda  
Sebastián Gabarrón Rubio  
Sebastián Miñarro García  
Simón Ángel Ros Perán*

### *Otros miembros de la Mesa de la Movilidad de Lorca*

*Carmina Reverte Fernández  
Cristina Gómez López  
Eulalia Ibarra López  
Horacio Capel Sáez  
Isabel Meca Rodríguez  
Luis Martínez Reche  
María Dolores Chumillas  
Martínez  
Miguel Pérez Cortijos  
Pedro Sosa Martínez*

### *Adendas*

*Este Acta se hizo llegar por correo electrónico tanto a los participantes como al resto de miembros de la Mesa, el pasado 18 de julio de 2016. A todos ellos se les pidió que, antes del 25 de julio, hicieran llegar sus sugerencias o correcciones y/o su negativa expresa a que su nombre apareciera en el documento público que se colgará en el Portal de la Movilidad de Lorca.*

*Dos de los asistentes y dos de los miembros que no pudieron asistir (Luis Martínez Reche y Horacio Capel Sáez), han hecho llegar sus comentarios, que se incluyen a continuación. Agradecemos el interés mostrado y las aportaciones realizadas*

*Emilio Jesús Granados Robles indica varias erratas, que ya se han subsanado en el documento.*

*Manuel Martín Fernández, responde al email:*

*Estimado Enrique.*

*He leído el acta y poco más tengo que añadir, pues los diagnósticos parece que por lo general coinciden.*

*Lo que nos sigue preocupando es que la participación ciudadana sea real y tenida en cuenta, a pesar de los esfuerzos más sinceros de todos. Ojalá tengamos que reconocer que nuestros temores eran por fin infundados.*

*Creemos que sería muy oportuno crear un grupo de correo con todos los miembros de la Mesa, para así poder proponer y debatir entre cada reunión, ir avanzando temas y lo más importante, ir concienciándonos entre todos de las necesidades de los cambios urbanísticos y de hábitos que necesitamos en Lorca para llevar a cabo el PMUS. Cordiales saludos*

*Horacio Capel Sáez envía sus comentarios:*

*Estimado amigo:*

*Le agradezco mucho el envío del Acta del Taller de Trabajo de la Mesa de la Movilidad de Lorca.*

*La he leído atentamente, y quiero manifestar mi valoración positiva sobre los debates realizados y las conclusiones alcanzadas y consensuadas por los distintos grupos que participaron en la reunión: Asociaciones, Técnicos, Políticos.*

*En general, estoy de acuerdo con los diagnósticos realizados y las conclusiones a que se llegaron.*

*Solamente quiero expresar mi reserva en dos aspectos señalados por algunos de los Grupos:*

*-La alusión a la necesidad de soterrar la línea del ferrocarril necesitaría mayores precisiones. El coste de esa operación es demasiado elevado, y no estoy seguro de que se consiga. En todo caso, habría que precisar que tramo de la línea debería tener prioridad, y hacer algunos cálculos sobre su coste.*

*-La alusión a la "Falta de vías alternativas (rondas) también necesitaría mayores precisiones. Quiero expresar mi desacuerdo con la decisión de convertir una parte del trazado de la llamada rambla de Tiata en una ronda, con el relleno de la misma*

*Reciba un cordial saludo y mi felicitación por el trabajo realizado*

*Horacio Capel*

*Luis Martínez Reche, envía lo siguiente:*

*En primer lugar quiero agradecer a los responsables de la organización de la Mesa que hayan contado conmigo en la idea de las posibles aportaciones que pueda hacer.*

*He leído con detenimiento las conclusiones de esta primera Mesa, y ciertamente queda poco que se pueda añadir. No obstante, me gustaría matizar lo siguiente:*

*01.- Es totalmente necesario acometer las obras de la construcción de una vía para vehículos a motor bajo la fuente del barrio de San Antonio. Pero si por el coste de la obra hubiera de demorarse, se puede habilitar un carril de entrada desde la Carretera de Granada que pase por delante de los concesionarios de automóviles, obviando las retenciones que se producen en la incorporación hasta la rotonda. Los semáforos que regulan el único acceso a dicho barrio desde esta vía están mal sincronizados: se cierran al paso de vehículos con demasiada frecuencia, no estando justificado este movimiento dada la poca circulación desde el barrio hasta la carretera.*

*02.- En el eje que une la fuente del barrio de San Antonio hasta el final de la Avenida de Juan Carlos I hay situados unos 18 semáforos mal sincronizados. Es un tramo de 2,5 kms de longitud que al parecer está demasiado cargado de semáforos.*

*03.- El carril-bici que une el barrio de San Antonio con la Venta Coronel se diseñó y construyó hace nueve años. La idea era marcar unas directrices en favor del uso de la bicicleta. Éramos conscientes de que la anchura de la calzada se redujo considerablemente, razón por la cual sabíamos que en los años siguientes deberían haberse librado partidas para ampliar esa calzada a costa de los ensanches y proteger el carril-bici. Ninguna de las dos cosas se ha hecho.*

*04.- Es urgente estudiar y rediseñar el transporte público entre la ciudad y los polígonos industriales de los Peñones y Saprelorca. Así como hasta el hospital Rafael Méndez. La mayor concentración de transporte privado se produce en ese trayecto por el número de personas que se dirigen a estos centros de trabajo.*

*05.- Lamento que se haya perdido la oportunidad de construir bajo la rambla de Tiata un aparcamiento disuasorio a semejanza del realizado en nuestra vecina ciudad de Almería en la Avda de García Lorca.*

*06.- No me gusta la solución que se le ha dado a la Carretera de Granada frente al cuartel de la Guardia Civil. Castiga el espacio peatonal eliminando el paso elevado que había en el lateral de la calle, quitando el palmeral tan singular que había en ese tramo de calle. La solución actual de cuatro carriles no funciona bien. Se ha perdido la oportunidad de que una calle bastante céntrica sea amable al uso peatonal, pareciendo más bien una carretera.*

*07.- Por último, espero que se acierte en la solución de la Avenida de Juan-Carlos en su nueva distribución. Desconozco si es objeto de la Mesa opinar o intervenir en la forma de adjudicación y/o de la elaboración del proyecto. Pero aunque suene a repetitivo por haberlo expuesto con anterioridad, la idea de adjudicar una obra a la misma empresa que ha hecho el proyecto es un contrasentido, un disparate por lo ilógico: una cosa es el proyecto que emana de la idea*

conjunta entre asociaciones civiles, comerciantes, técnicos municipales y políticos, y otra bien distinta la ejecución de la obra: son intereses contrapuestos.

Luis Martínez Reche

Por si alguien tiene curiosidad por conocer mi propuesta para la Avenida, esto es lo que escribí y se publicó en algún medio en abril del año 2014.

### *La Avenida (de Juan Carlos I)*

Al parecer se va a acometer, por fin, la remodelación de la Avda. de Juan-Carlos I de Lorca. Una de las arterias principales, que comunica en su extremo la Ciudad con el Barrio de San Cristóbal.

Es una calle que empezó su formación tal como la vemos ahora (me refiero a la calle-túnel actual, no a cómo se planteó a finales del XIX) en la década de los setenta principios de los ochenta. Edificios como el Cánovas o el Jardín se terminaron de construir en 1975 (aprox). El conocido popularmente como “La Tortada” es de finales de los setenta, principios de los 80. Por citar algunos de los más representativos. El Avenida y la Residencia de San Mateo son ligeramente anteriores. La cuestión es que tanta generosidad en la concesión de volúmenes y alturas, configuró una calle estrecha, comercial, densamente poblada, de escaso soleamiento debido a las sombras que proyectan los edificios. Decisiones que entonces serían el paradigma del progreso, pero que conforme veíamos su configuración caímos en la cuenta del disparate. Ya no tiene solución. Solo el pataleo simbólico y el maquillaje como fórmula para adecentarla un poco.

El resultado que vemos hoy es una configuración de calle fuera de escala y formato. Muy distinta a aquellos que trazaron la Alameda de Espartero a finales del XIX. Generosos ellos en las dimensiones, aún a sabiendas que solo valdría para poner unos árboles que dieran sombra a los carros que eventualmente los trasladarían a sus casas residenciales y huertos de labor. Hoy hay menos generosidad.

Pero veamos que dice Horacio Capel Sáez en su trabajo “La transformación de Lorca a través de sus plazas”, en el libro Plazas de Lorca.

“La Plaza del Óvalo, que sigue llamándose así, aunque haya desaparecido el círculo que le daba nombre.... Empequeñecido todavía más con la desmesurada fuente...” (Remodelación del Óvalo en 1999). “Muchos edificios de estilo ecléctico decimonónico han sufrido graves destrucciones. Se trata de edificios en los que existía una continuidad de las pautas constructivas tradicionales.... Dicha unidad ha sido rota hoy de forma inmisericorde por una permisividad urbanística injustificable. En su lugar aparece un arquitectura de poca calidad, con exceso de alturas que resta a Lorca toda personalidad y la convierte en una ciudad constructivamente mediocre o banal” Juicio duro que podría atemperarse si estas construcciones se hubieran hecho en una calle de mayor anchura. Continúa: “Lo sorprendente es que los lorquinos que tenían bellas casas antiguas en el casco viejo, en calles tranquilas y recoletas, las hayan abandonado para pasar a residir en una calle-túnel ruidosa y sin carácter”.

*Luis Martínez Reche*

### **Antecedentes**

*La Avenida es más un lugar de “paso” que de “estancia”. Comunica una parte de Lorca, Barrios de San José, la Viña y toda la zona suroeste con el Barrio de San Cristóbal. Excepto en Semana Santa que cobran protagonismo los desfiles procesionales y el tráfico lo derivan por la Ronda sur, Avenida de Santa Clara, etc. Se concibió, como decía anteriormente, en función de las necesidades de hace casi 150 años. El protagonismo lo tenían los peatones, animales de carga y carros. La modernidad y el progreso fueron robando protagonismo a la infantería pasando a ocupar ese espacio el tráfico rodado, a motor. En estos últimos 30-40 años ha habido reformas en el vial, pero el porcentaje de espacios ha variado poco: un tercio para peatones, dos tercios para vehículos. El comercio, las modas y necesidades han desplazado el centro de gravedad de cómo estaba hace medio centenar de años (o más) desde la calle Selgas, a Corredera, evolucionando a lo que vemos ahora. Pero la vía no ha ensanchado, antes bien ha pasado a ser la calle-túnel que conocemos. Que a algunos nos puede agobiar, pero que indefectiblemente te terminas de acostumbrar como algo inevitable. No lo ve así el comercio que precisa que los potenciales consumidores empleen su tiempo y paciencia, libre del ruido de los coches, en lo que interesa.*

### **Propuestas**

*Por consiguiente se trata de invertir la proporción del uso del vial. Convertir el sitio de “paso” en el de “estancia” que hablábamos antes. Dos tercios para peatones y un tercio para vehículos. La idea sería la de crear una calle “permeable”. Los peatones pasan de un lado a otro sin temor a ser atropellados. Zona 10. Ausencia de paso de peatones y semáforos. La intensidad del tráfico rodado habrá de canalizarse por la Ronda Sur y las que se construyan en el futuro. La Avenida se utilizará para la entrada y salida de garajes, zonas de carga y descarga, aparcamientos para minusválidos, arbolitos, bancos donde se pueda en función de los cruces... y poco más.*

*Me permito, finalmente, una recomendación en beneficio del interés general para que cada cual haga su trabajo en función de sus conocimientos y responsabilidades: los políticos apoyando la mejor solución y los técnicos acertando en el diseño.*

*Luis Martínez Reche*



*Marzo de 1980*



*Abril de 2014, vísperas de Semana Santa*

*La Torrecilla, 7 de abril de 2014*