

XILOCA 23
págs. 119-127
1999
ISSN: 0214-1175

LA AUTOVÍA Y LA CALAMOCHA DEL SIGLO XXI: DISEÑO DE UNA OPERACIÓN URBANA ESTRATÉGICA

Tomás Guitarte Gimeno*

Resumen.– Este artículo reflexiona sobre la incidencia del trazado de la nueva autovía Somport-Sagunto en la comarca aragonesa del Jiloca Medio, y más concretamente en la población de Calamocha, en la que se diseña una operación estratégica que intenta aprovechar las potencialidades de la nueva infraestructura viaria.

Abstract.– This article meditates on the incidence of the new highway Somport-Sagunto's route in the Aragonese region of Jiloca Medio, and more precisely in the town of Calamocha, in which a strategic operation is designed to try to take advantage of the potentialities of the new road infrastructure.

INTRODUCCIÓN

La autovía Somport-Sagunto, el eje norte-sur de Aragón, a su paso por la comarca del Jiloca parece que avanza, aunque sea lentamente, demasiado lentamente.

Llevamos tantos años oyendo hablar y hablando de la autovía, de su imperiosa necesidad para revitalizar la economía de las comarcas del sur de Aragón, que se ha convertido en el sueño, al parecer casi utópico, de una o varias generaciones de turolenses. Una aspiración profundamente sentida pero que nunca acaba de llegar, tal como ocurría a finales del pasado siglo con la demanda del ferrocarril.

* Arquitecto, urbanista.

Pero ese primer y principal objetivo, que es el conseguir que llegue, y el esfuerzo que está suponiendo, puede hacernos dejar en segundo término otras consideraciones y planteamientos imprescindibles. Una vía rápida de comunicación aporta potencialidades pero también riesgos. La autovía, por sí misma, sin implementar actuaciones que aprovechen sus posibilidades, solucionará pocas cosas. La autovía es necesaria pero no suficiente.

En la comarca del Jiloca la mayor parte de la actividad económica –y casi la totalidad de la industrial, de transformación agraria y de servicios– se ubica en las proximidades del eje constituido por la carretera CN-234. Y esa dependencia será cada vez mayor, dado que, debido a la escasa población existente, los mercados locales tienen poca incidencia y casi toda la posible comercialización depende del exterior. Por ello la mejora de las comunicaciones es un paso previo imprescindible para posibilitar el asentamiento y consolidación de actividades económicas, ya sean endógenas o exógenas.

Esa mejora de la accesibilidad, que suponen por ejemplo las autovías, al reducir el tiempo de viaje y aumentar la seguridad del transporte, podría resituar a la comarca del Jiloca en el tejido económico aragonés y estatal. El Jiloca está geográficamente situado en el centro de un triángulo formado por tres grandes áreas metropolitanas: Zaragoza, a 100 km, Valencia, a 200 km y Madrid, a 200 km, que bien comunicadas por carretera quedarían a 50 minutos la primera y a 1 hora y 40 minutos las otras dos. Para ello es necesaria la autovía Somport-Sagunto, y lo sería también la conversión en autovía del tramo entre Monreal del Campo y Alcolea del Pinar, para conectar con la autovía a Madrid. Respecto a la red ferroviaria, igualmente con importantes potencialidades, debería mejorarse sustancialmente el eje ferroviario Zaragoza-Valencia, y recuperar el trazado Caminreal-Calatayud, modernizado, que permitiría conectar el Jiloca y la ciudad de Teruel con el AVE Madrid-Barcelona en Calatayud.

La autovía, como ya hemos esbozado anteriormente, aporta potencialidades pero también riesgos. El que las grandes áreas metropolitanas citadas que comunica reduzcan su distancia en tiempo de desplazamiento puede suponer que la actividad industrial y de servicios, incluso la actualmente existente en nuestra comarca, tienda a instalarse en ellas y desde allí servir a su posible mercado local. Esta circunstancia sería nefasta, y estaría condenando definitivamente a la comarca y, por extensión, a la mayor parte de la provincia de Teruel a ser un desierto demográfico, eso sí, atravesado rápidamente.

Por ello, es necesario diseñar actuaciones vinculadas al trazado de la autovía que permitan aprovechar sus potencialidades y evitar los riesgos que supone. El objetivo no debe ser únicamente intentar mantener la actividad económica directa o indirectamente relacionada con el paso de la actual carretera, sino crear un polo de atracción donde sea interesante ubicarse a las empresas y detenerse a los viajeros.

EL JILOCA MEDIO. CALAMOCHA

De entre los municipios del Jiloca, Calamocha es el que actualmente presenta una mayor actividad económica vinculada a la carretera, que de hecho atraviesa su casco urbano, y, consecuentemente, en el que mayor impacto socio-económico puede tener la desaparición o disminución de dicha actividad. Por otro lado es el municipio más poblado y el principal núcleo de servicios de la comarca, en la que ocupa una posición geográficamente central. Si a ello unimos, la confluencia, al Este del núcleo urbano, en una misma área del trazado del ferrocarril y de la autovía, y la no excesiva distancia entre esos terrenos y el casco urbano para que puedan darse sinergias entre ellos, dicha zona puede constituirse en la ubicación idónea para el diseño de una operación estratégica que busque aprovechar las potencialidades de la nueva vía rápida de comunicación (ver fotografías de la página siguiente).

El trazado de la autovía –salvo que fuese de peaje, circunstancia no deseable– eliminará la mayor parte del tráfico supracomarcal de la actual carretera CN-234, pero además transcurre a bastante distancia de la actual travesía, y no serán identificables los establecimientos que hay en ella. Confiar en que la actual travesía pueda servir como un área de servicio o similar es, probablemente, más un deseo que una posibilidad real, dada la distancia a la que queda de las salidas, su no visibilidad desde la autovía, la dificultad del recorrido, para vehículos pesados, por la carretera de Navarrete y del encuentro de ésta con la travesía. Siempre habrá viajeros que entren, y para ello también debe servir la operación que se plantea, pero el grueso del tráfico pasará de largo buscando un lugar más inmediato y accesible.

Calamocha debe buscar una respuesta al problema planteado, o corre el riesgo de quedar próxima a la autovía, pero marginada, como un pueblo más de los que se atisbarán en su recorrido, pero sin beneficiarse especialmente de su paso. No obstante, como ya hemos expuesto, el objetivo no debe ser únicamente intentar mantener la actividad económica directamente vinculada al paso de la carretera, sino constituirse en un punto clave de referencia entre Zaragoza y Valencia.

DISEÑO DE UNA OPERACIÓN URBANA ESTRATÉGICA

La operación que se plantea, siguiendo los criterios de un urbanismo calificable como estratégico y proactivo, se ubica en los terrenos al este del actual casco urbano, desde el noreste al sureste, siendo sus extremos norte y sur el encuentro con la actual carretera CN-234, y su punto más alejado hacia el este el límite exterior del polígono agroalimentario, en ejecución, en la carretera A-1508 o de Navarrete.

La propuesta se extiende a todo este ámbito dado que aporta una solución global, a largo plazo, para el desarrollo urbanístico de Calamocha, integrando lo que sería propiamente la operación estratégica, para usos industriales y terciarios, ligada al trazado de la autovía, y el conjunto de futuros sistemas generales o estructurantes de la población que permiten, por un lado, optimizar el funcionamiento del área estratégica, quedando vinculada también a la carretera estatal, a la autonómica y al núcleo urbano, y por otro, sentar las directrices generales para el crecimiento del tejido residencial, y que ambas operaciones resulten coordinadas e integradas en un concepto general de ciudad, incluso morfológico.

El punto de partida para la propuesta es la situación que encontraríamos cuando se haya realizado el trazado previsto para la autovía a su paso por Calamocha, con sus dos enlaces (uno completo y otro únicamente de entrada-salida en dirección Teruel), la vía ferrea existente, y el polígono agroalimentario actualmente en fase de ejecución, tal como puede apreciarse en el plano nº 1: *Estado actual del planeamiento con el trazado de la autovía*.

En el tramo que más nos interesa, que es el comprendido entre las dos enlaces o accesos, la autovía seguirá un trazado prácticamente paralelo al del ferrocarril Valencia-Zaragoza, por su lateral más alejado del casco urbano.

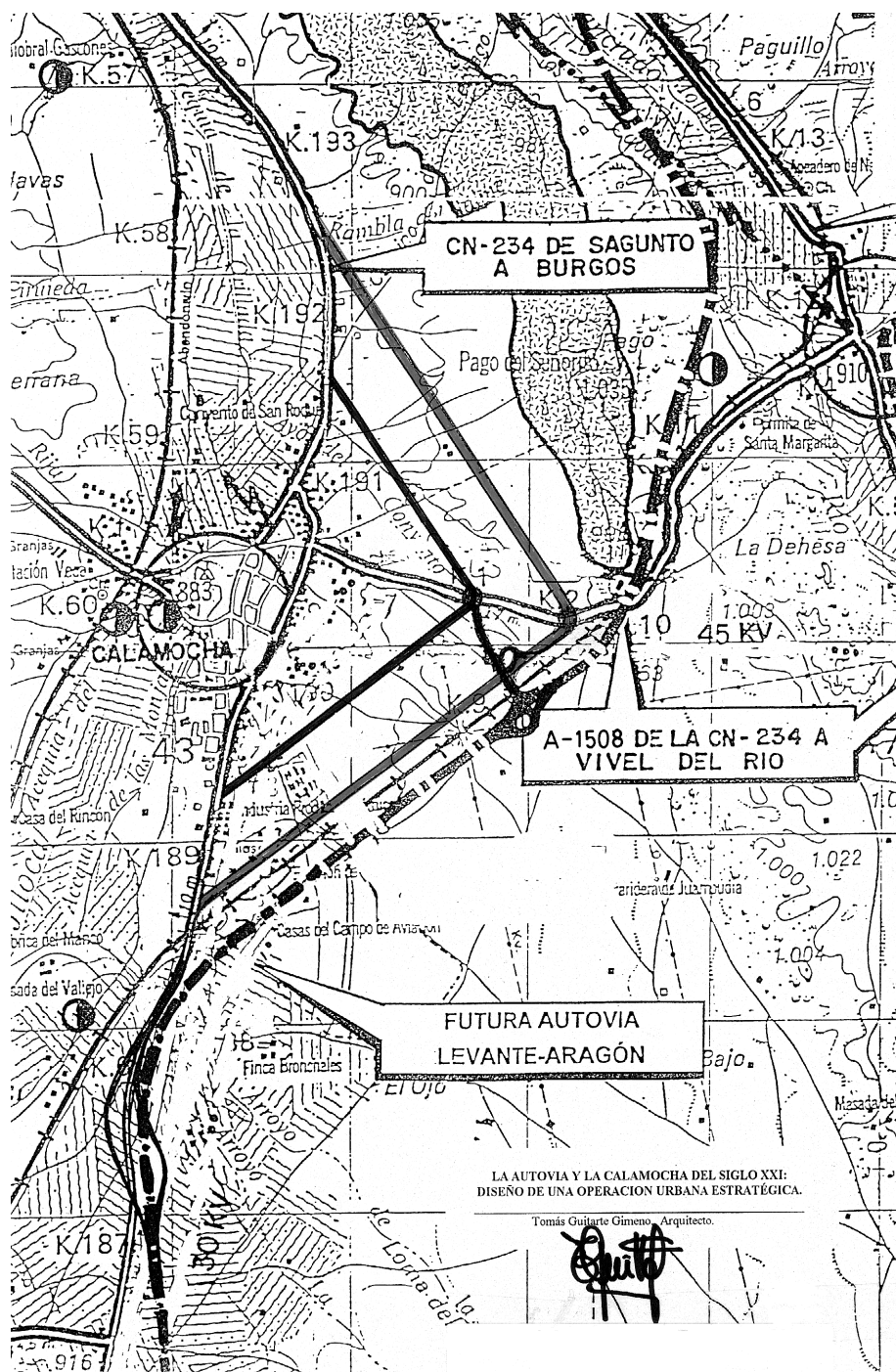
La propuesta plantea la creación, a su vez, de un vial paralelo a la autovía y a la vía ferrea, por el lateral interno de ésta, es decir el más próximo a la población, y salvando las distancias reglamentarias, que una entre sí los dos accesos desde la autovía, de forma que sea posible el entrar por uno de ellos y salir por el otro. Esta nueva *carretera* conectaría por el sur con la actual travesía de la CN-234 poco antes de llegar al enlace de Calamocha Sur, pasando entre el actual silo y las instalaciones del matadero, continuaría hasta encontrarse con el enlace de Calamocha Norte y pasado éste confluiría en la rotonda exterior del polígono agroalimentario sobre la carretera A-1508.

Apoyándose en este viario, de una longitud aproximada de 2,5 km y trazado paralelo a la autovía y al ferrocarril, se deberían localizar todas aquellas industrias, actividades y servicios que necesitasen un “escaparate” a la autovía, o por decirlo de otro modo, junto a él Calamocha y el Jiloca deberían ubicar su mejor imagen, incitando al viajero a detenerse.

Pero el funcionamiento idóneo de este asentamiento estratégico se completaría continuando el trazado del vial por el noreste, tras el giro en la citada rotonda de la carretera A-1508, hasta encontrarse con la CN-234 (ver plano nº 2: *Esquema viario principal de la propuesta*). Esta conexión permitiría que el tráfico de la carretera nacional también pudiese pasar por el área estratégica, aumentaría la oferta de suelo para asentamientos industriales en primera línea (en este caso de la carretera pero comunicada directamente con la autovía), y proporcionaría una completa e idónea accesibilidad para las nuevas actividades a ubicar, para el polígono agroalimentario y entre las distintas infraestructuras principales de comunicación, sin necesidad de atravesar el casco urbano (acceso desde la CN234 a la A-1508 y viceversa, acceso desde la autovía a la CN234 en cualquiera de las direcciones y sentidos,...).

Junto a este primer y principal nuevo eje viario, y ya dentro del triángulo delimitado exteriormente por el mismo (que formaría los catetos del triángulo con vértice en su encuentro con la A-1508, siendo su hipotenusa la actual travesía), se diseña otro nuevo sistema general viario, paralelo al anterior (ver plano nº 2), que serviría para delimitar interiormente las áreas de asentamiento industrial y terciario, y separarla del resto –mediante el propio vial y zonas verdes adjuntas al mismo– que se destinaría al crecimiento del suelo urbano de uso residencial.

Este vial partiría, por el sur, de la rotonda ubicada en la actual travesía de la carretera, en la que nace la Avda. de América, dando de esta manera continuidad a



Plano n.º 2. Esquema viario principal de la propuesta (septiembre 1999).

la circunvalación prevista por el oeste del casco urbano, e iría a encontrarse con la

segunda rotonda del polígono agroalimentario, donde está prevista la llegada del

ramal de acceso del enlace norte de la autovía; allí giraría para, de nuevo paralelamente al vial exterior, salir al encuentro de la CN-234 por el norte.

Estos dos viarios generales, como se ha dicho, delimitan entre sí las áreas de asentamiento industrial, terciario y de servicios a la autovía, quedando englobado también el polígono agroalimentario. Desde esta segunda "ronda" hacia el pueblo quedan suelos para destinarlos al crecimiento del tejido residencial, con sus correspondientes equipamientos, zonas verdes, calles y plazas. Cabe mencionar expresamente la ubicación de una amplia zona verde en torno al cementerio existente, y ocupando el barranco contiguo (*Arroyo del Convento*), y otra dispuesta linealmente en torno a la ronda interior, con objeto de efectuar una función de colchón entre los usos industriales y terciarios y el residencial.

El resultado final de la propuesta puede verse en el plano nº 3.- *Desarrollo completo (fase 4): áreas industriales, residenciales y zonas verdes*.

La propuesta plantea una solución de conjunto, yendo mucho más allá de lo que sería una actuación inmediata de cara a la autovía –que no obstante, debe ser la primera fase a ejecutar–, dado que sólo con una solución global se consiguen aprovechar todas las posibles sinergias entre las infraestructuras y el núcleo urbano. Las distintas redes de carreteras quedan conectadas entre sí, en todos los sentidos y direcciones, sin afectar al casco urbano, dotando de un excelente grado de accesibilidad a todas las actividades que se instalen en el área estratégica, y, por otro lado, se facilita también la conexión directa y vinculación de esta área con la población. La actual travesía podría quedar, si se desea, liberada del tráfico pesado y adoptar un carácter de avenida urbana con una sección tipo bulvar, convirtiéndose en la principal calle del pueblo.

FASES DE DESARROLLO

Dada la gran superficie afectada por la operación, para facilitar su desarrollo se pueden establecer fases o etapas que tiendan a obtener unidades con posible funcionamiento autónomo desde el primer momento. La delimitación de las fases para la ejecución, que a continuación describiremos, realizada desde un criterio funcional, no supone que la gestión y obtención del suelo deba seguir las mismas, siendo deseable que éstas últimas abarquen la mayor superficie posible para una más justa distribución de beneficios y cargas.

Primera Fase

Tendría como objetivo la construcción de la zona más estratégica de la intervención, pues constituiría la primera línea del conjunto hacia la autovía. Consistiría en realizar el trazado del vial que conectaría entre sí, por el interior, los dos enlaces mediante una paralela al trazado de la autovía y del ferrocarril, yendo desde la actual CN234 a la altura de los silos –muy próximo a la ubicación del enlace Calamocha sur que está previsto una vez pasado el puente del ferrocarril en dirección Teruel– hasta el enlace Calamocha norte y la carretera autonómica A-1508 (Calamocha-Cuencas

Mineras). Esta fase requeriría acondicionar el enlace Calamocha norte de la autovía para que desde él se accediese directamente a este vial (ver plano nº 4: *Fase 1 de desarrollo: primera línea del área industrial y terciaria, escaparate a la autovía*).

Con frente a esta nueva carretera, se construiría la primera línea del escaparate de Calamocha a la autovía. El éxito de la operación dependería en gran parte de la definición y formalización de lo que allí se construyese, de su capacidad de atraer al viajero y de constituirse en punto de referencia entre Zaragoza y Valencia. Allí debería Calamocha intentar plasmar un símbolo, un nuevo referente de la población, que la identificase y transmitiese una imagen global de lo que Calamocha, y por extensión la comarca, aspira a ser.

Ese símbolo bien podría ser un nuevo recinto ferial, exponente de las actividades más innovadoras que se dan en la población, que de esta manera quedaría perfectamente ubicado, con una óptima accesibilidad y sin problemas de aparcamiento. Este nuevo conjunto ferial debería disponer de un elemento singular, un hito, de acusada verticalidad (por ejemplo, un edificio de oficinas o similar) que se convirtiese en el referente visual a larga distancia, tanto de día como de noche.

Junto a este elemento o actividad principal, esta primera línea sería idónea para ubicar todas aquellas iniciativas que intenten captar al viajero y le animen a entrar en la población y en la comarca (centros de información turística e interpretación de la comarca del Jiloca, artesanías, ...) así como todas aquellas actividades directa o indirectamente vinculadas con el servicio a la autovía y aquellas para las que sea importante ser visualizadas desde la misma (gasolineras, restaurantes, hoteles, talleres, concesionarios de automóviles,...). Por otro lado, no olvidemos que la promoción de la imagen externa de una localidad o territorio puede vincularse también a la de sus productos.

Segunda Fase

Comprendería el trazado de la carretera de conexión por el norte entre la CN234 y la rotonda del polígono agroalimentario en la A-1508. Con ello se cerraría la ronda exterior de la propuesta, es decir su viario principal, y la accesibilidad completa y directa desde todas las infraestructuras de transporte existentes al área estratégica, tal como puede apreciarse en el plano nº 5: *Fase 2 de desarrollo: primera línea del área industrial, conexión norte con la CN234*.

Apoyándose en este vial, de 2,5 km de longitud, se crea otra primera línea para asentamientos, en este caso, de uso dominante industrial, que también tendrían acceso directo a la carretera nacional y a la autovía.

Tanto la construcción de este tramo como el descrito en la Primera Fase, es decir, el conjunto de la ronda exterior de la propuesta, podría intentar obtenerse, negociando con la Administración autonómica, como mejora de la conexión entre la carretera A-1508 (Calamocha-Cuencas Mineras) y la CN-234, que actualmente se realiza en el interior del casco urbano, de forma peligrosa para la seguridad vial y con escaso radio de giro. De esta forma la A-1508, al llegar a la rotonda exterior del polígono agroalimentario, se bifurcaría en dos ramales, uno en dirección Zaragoza (el vial

norte de la propuesta) y otro en dirección Teruel (el vial sur de la propuesta, paralelo a la autovía). También podría plantearse como variante de la carretera nacional, aunque esta posibilidad sería menos aconsejable si ello obligaba a mantener las distancias de separación para la edificación que se exigen en suelo no urbanizable, aunque éste no sería exactamente el caso.

Tercera Fase

Contempla el desarrollo de las áreas industriales y terciarias en segunda línea, detrás de las definidas en la primera y segunda fase. Aunque se engloban todas ellas en esta misma fase, podrían fácilmente realizarse dos subfases, cada una de ellas en la segunda línea de las dos primeras (ver plano nº 6: *Fase 3 de desarrollo: áreas industriales en segunda línea*).

El vial principal a realizar sería el que hemos denominado ronda interior, que marca la separación entre los suelos residenciales y los de uso industrial y terciario. Dicha ronda es continuación, por el sur, de la Avenida América, la proyectada circunvalación oeste del casco urbano, conecta, en el este, con la rotonda interior del polígono agroalimentario sobre la carretera de Navarrete (A-1508) y discurre por el extremo superior del Barranco del Convento sale, por el norte, nuevamente a la CN-234 unos metros más allá del núcleo urbano existente en torno a la ermita de San Roque. Se convierte así en la circunvalación este del casco urbano, y dota de correcta accesibilidad a los suelos de uso industrial y terciario en segunda línea y a los nuevos suelos de uso residencial que se ubican entre ella y el casco urbano existente.

Cuarta Fase

En ella se completa la propuesta global con el desarrollo de los suelos destinados a usos residenciales comprendidos entre la actual travesía de la carretera y la ronda interior citada. Esta fase es, estratégicamente, la menos prioritaria y puede entenderse como una reserva de suelo para futuros desarrollos urbanos residenciales. Son terrenos idóneos para cimentación, en todo caso mejores que sobre los que actualmente se está produciendo la expansión urbana, y orienta el crecimiento hacia tierras de secano, salvaguardando el regadío como suelo escaso en nuestra comarca y de alto coste de producción.

La ordenación concreta que se grafía ha buscado la mayor permeabilidad posible en sentido transversal a la travesía de la carretera, posible futuro bulevar y calle mayor del pueblo, y un trazado racional del viario. Por otro lado, se crea una amplia zona verde en el entorno del actual cementerio y del pequeño barranco contiguo, destinando a la misma los suelos menos aptos para la edificación o sobre los que no es aconsejable edificar. Puede apreciarse lo dicho, junto con el conjunto de la otras fases, en el plano nº 3: *Desarrollo completo (Fase 4): áreas industriales y terciarias, residenciales y zonas verdes*.

Respecto a las otras infraestructuras necesarias para la urbanización del conjunto de los terrenos, tales como suministro de agua potable, alcantarillado, etc., la zona de intervención reúne unas condiciones adecuadas, dado que, tanto el nuevo depósito

de agua recientemente construido como el colector general de alcantarillado proyectado para el polígono agroalimentario y conectado a la estación depuradora de aguas residuales en construcción, podrían dar servicio a esta nueva área.

EPÍLOGO

La operación urbanística propuesta, aquí esbozada en sus líneas fundamentales, puede parecer excesivamente ambiciosa para una localidad como la Calamocha actual, y lo sería si únicamente tuviésemos en cuenta su propia capacidad de crecimiento endógeno. Pero ya hemos dicho que no es ese el objetivo, y que el ámbito de repercusión de la operación estratégica planteada es, como mínimo, toda la comarca.

Las propias Directrices de Ordenación Territorial para Aragón (Ley 7/1998) otorgan a Calamocha el rango de cabecera supracomarcial, siendo nueve las que se definen en todo el territorio aragonés, junto a las tres capitales de provincia. Existe conciencia clara, pues, de la necesidad de que Calamocha se constituya, no sólo nominalmente, en cabecera subregional, en una ciudad de tamaño medio dentro de Aragón, que contribuya a corregir los actuales desequilibrios territoriales y posibilite un desarrollo real para el conjunto de esta comarca y sus adyacentes.

La construcción de la autovía, así como la mejora de otras infraestructuras mencionadas, es una ocasión, que no debe dejarse pasar, para intentar ese salto, o por lo menos, para sentar las bases que lo hagan posible, de una manera planificada, a lo largo del siglo XXI. Lo que ahora se percibe por la sociedad como un problema (intentar mantener la actividad económica vinculada al paso de la carretera) se puede convertir en una ocasión de desarrollo si se acierta en el aprovechamiento de las potencialidades que ofrece la autovía.