

AMB L'ENGINYER JOAN BALANÀ, SOBRE ELS PARKINGS A REUS.

CLAUDI ARNAVAT

ELS FETS

1. Joan Balaña realitza el curs 1968/69 un projecte de terminal subterrània d'autobusos i parking de turismes, com a projecte de final de carrera a l'Escola d'Enginyers de Barcelona.

2. L'Ajuntament de Reus convoca concurs per a l'adjudicació de les obres de construcció d'un parking a la plaça d'Espanya. No es presenta cap apel·lació durant el període d'informació pública. El projecte és cancel·lat per raons tècniques (existència de corrents d'aigua subterrànies).

3. L'Ajuntament de Reus convoca un nou concurs per a la construcció del parking, ara a la plaça de Prim. No es presenta cap apel·lació durant el període d'informació pública. S'inicien les prospeccions. Es munta una grua al costat mateix del monument al general Prim i comença l'extracció de materials. Tan inopinadament com havien començat, s'interrompen les obres.

4. El projecte de parking de l'Ajuntament provoca una polèmica generalitzada.



Foto: Daniel Arnavat

L'ENTREVISTA

El "projecte Balaña" no ha tingut publicitat, tret de la seva participació en una exposició sobre urbanisme organitzada al Centre de Lectura pel "Grup Disseny". La Revista ha cregut interessant de fer-lo públic, o, millor dit, donar-ne una notícia, perquè pot constituir un valuós element de perspectiva en aquesta polèmica encetada a l'entorn dels parkings. Aques es són les respostes de Joan Balaña a les qüestions generals que li hem plantejat.

ELS PARKINGS COM A FENOMEN URBANISTIC

—En general es pot afirmar que la construcció de parkings respon a dos tipus de necessitats.

D'una banda, la incidència sobre els nuclis ciutadans d'una gran quantitat de "tràfic parat", conseqüència de la motorització massiva, que s'accentua en els cascos antics, mol dotats viàriament, ha obligat a la creació de parkings de descongestió per potenciar la circulació rodada i peonal. De l'altra, el quotidià trasllat des de les zones d'estatge (extra-radi) a les zones d'activitat professional (centre) de gran nombre de vehicles, amb els conseqüents problemes circulatoris, ha obligat a potenciar els transports col·lectius. Els parkings, en aquests casos, se situen a la intersecció dels dos sistemes de transport (els "Park and Ride" col·laterals a les estacions de metro i suburbans) per no reproduir el problema de l'acumulació de vehicles a la via pública a les zones intermitges.

PARKING VERSUS REUS

—Tots els problemes que afectin la comoditat de trànsit pels carrers comercials incideixen negativament sobre el seu desenvolupament. El parking es justifica, a Reus, per la revitalització que teòricament ha de suposar per a l'activitat comercial, principalment per a la que està situada a la zona que coneixem com a "centre comercial".

En relació a aquest centre comercial hi ha un factor econòmicament vital que no podem oblidar: la relació amb la comarca.

Tot intent de revitalitzar el casc antic, econòmicament s'entén, que no tingui en

compte el millorament de les comunicacions comarcals no serà res més que un fracàs.

El meu projecte intenta aglutinar, interrelacionant-los, els dos aspectes del problema.

LA TERMINAL D'AUTOBUSOS

—Donats aquests pressupòsits, la necessitat de la terminal d'autobusos és evidenciada per tres fets inqüestionables:

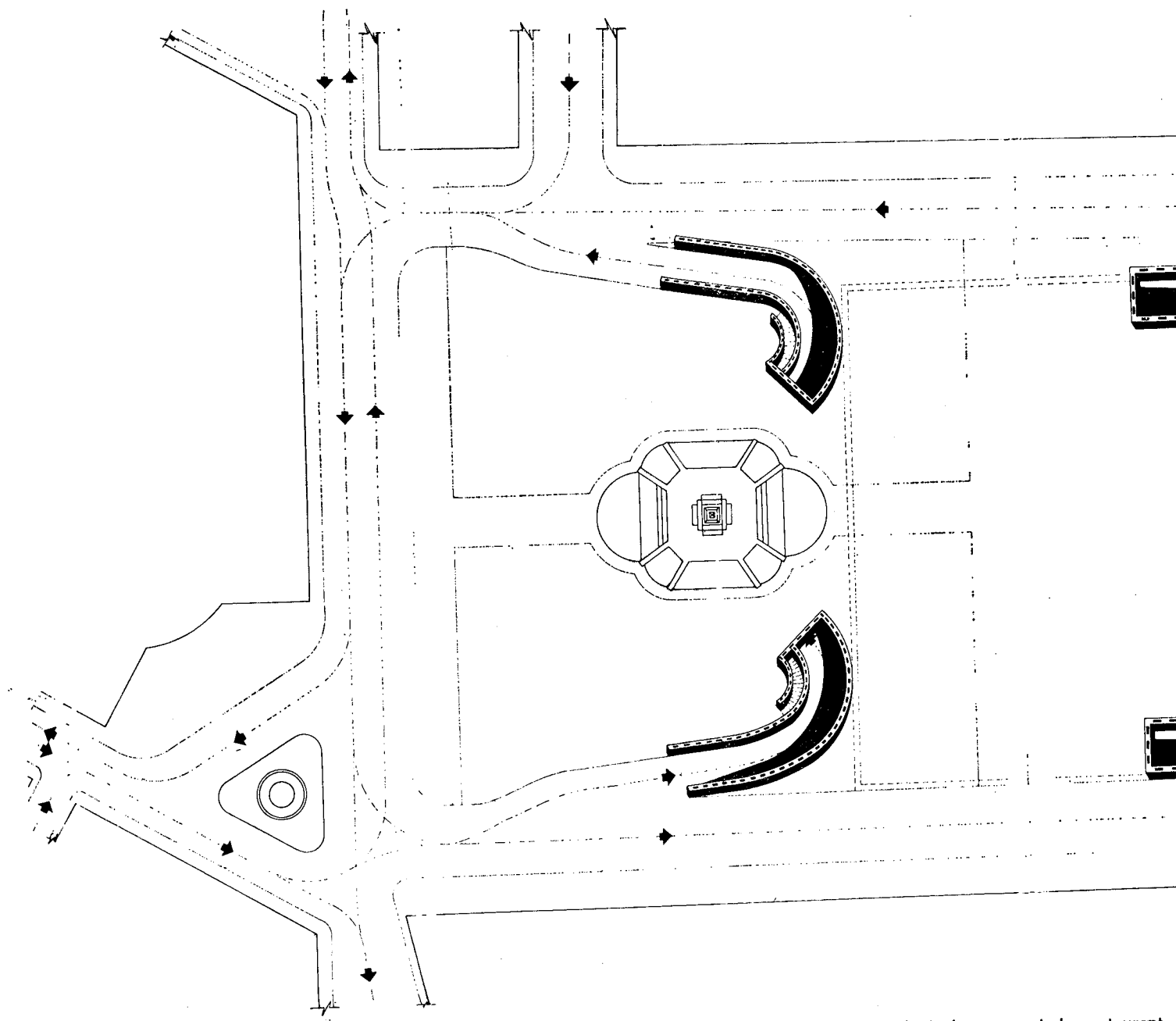
Primer, l'alt marge de relació comercial amb la comarca i la seva gran importància econòmica.

Segon, el paper preponderant del factor comunicacions en les relacions comarca/cap de comarca.

Tercer, l'actual situació dels transports comarcals que, breument, es pot resumir així:

- Situació de totes les parades d'autobusos a l'extra-radi i molt lluny les unes de les altres.
- Inexistència de connexió de les diferents línies entre si, amb la Renfe i amb les línies urbanes.
- Carència absoluta de la més mínima informació a l'usuari quant a horaris, punts de sortida, combinacions, etc.
- Incomoditats produïdes per la poca o nul·la adequació dels locals (en general són bars) que serveixen d'estació.

El meu projecte proposa la centralització de tots els serveis propis de les estacions de sortida i arribada d'autobusos a la terminal de la plaça dels Màrtirs, és a dir, prop de la Renfe i prop del centre comercial, amb la màxima facilitat de transbords i amb la possibilitat de concertar els horaris de les diferents companyies concessionàries. En relació al centre comercial la ubicació als Màrtirs té l'avantatge que, tot i estant a una distància realment mínima, aquesta és suficient per a no interferir-hi, revitalitzant-lo sense empitjorar les condicions vitals. La fàcil accessibilitat a la plaça des de les avingudes circumvalatòries, el cinturó de Ronda "natural" que formen la Rambla Miró i els Passeigs, i la facilitat de distribució del trànsit per aquestes vies, són altres factors positius a tenir en compte, tant per a la terminal com per al parking pròpiament dit, que podria contribuir, des d'aquesta ubicació, a mantenir un nivell



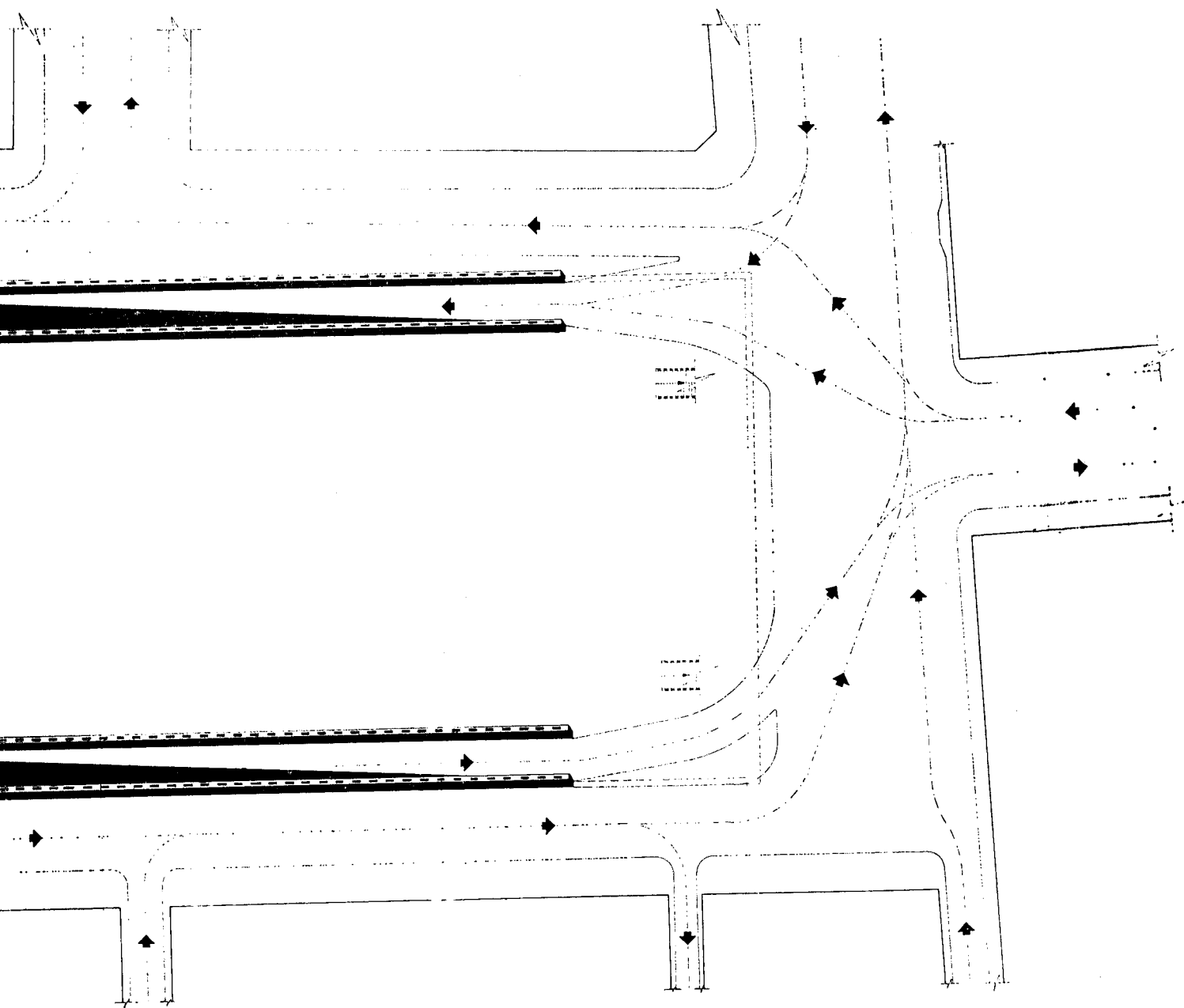
► acceptable de conflictes circulatoris al casc antic I, sobretot, a mantenir un trànsit peonal còmode.

FINANCIACIO

—La difícil financiació de tota terminal d'autobusos queda coberta, en gran part, pels beneficis de l'explotació del parking, al qual dedico una sola planta en el meu projecte, ampliable a voluntat en un hipotètic projecte definitiu.

La terminal té un servei de restaurant, quiosc i estanc.

A les reproduccions s'observa el disseny de les plantes i es pot constatar que la plaça queda afectada mínimament. Es poden conservar zones ajardinades i plantar-hi arbres ja que la distància entre el nivell del terreny i la primera planta, ho permet.



UNA OPINIO SOBRE EL PARKING DE LA PLAÇA DE PRIM

—Respecte al projecte de l'Ajuntament de construir un parking a la plaça de Prim, he de fer constar, en primer lloc, que desconec l'estudi urbanístic que suposo que hauran realitzat els experts de l'Ajuntament, però a la vista de les informacions que circulen em formulo una sèrie de qüestions. Per exemple, donat que

la rendibilitat d'un parking depèn fonamentalment del seu índex de rotació (nombre de vegades que ha estat ocupat tot el nombre de places durant el dia), és a dir, que perquè el parking sigui rendible la rotació de vehicles ha de ser elevada, ¿no es crearà un caos circulatori de grans dimensions situant el parking al centre neuràlgic de vies urbanes que constitueix la plaça de Prim?... Si ara, sense apar-

**LA PLAÇA DELS MARTIRS.
PARKING TERMINAL
(PROJECTE BALANA)**

cament, o quasi, la plaça de Prim està sempre congestionada, quan estigui construït el parking, tots els automòbils que ara s'estacionen més lluny voldran aparcar-hi i la capacitat d'absorció dels carrers que hi fan cap em sembla molt limitada. Tot això sense comptar amb l'enrenou que provocarà la construcció, prevista en principi durant dos anys, en un clos tancat com la plaça de Prim. Quina repercussió pot tenir això en el centre comercial que teòricament ha de rebre els beneficis del parking de forma més directa?... ¿Quines raons hi pot haver, per fortes que siguin, que permetin d'hipotecar l'únic lloc que gaudeix d'una certa personalitat dins el degradat context ciutadà?... ¿Són els dos-cents metres escassos que separen la plaça dels Màrtirs de la de Prim suficients per a fer perillar la

rendibilitat del parking?... I en cas afirmatiu... ¿quins són els interessos que compten a darrera hora, els de la concessionària o els de la ciutat?...

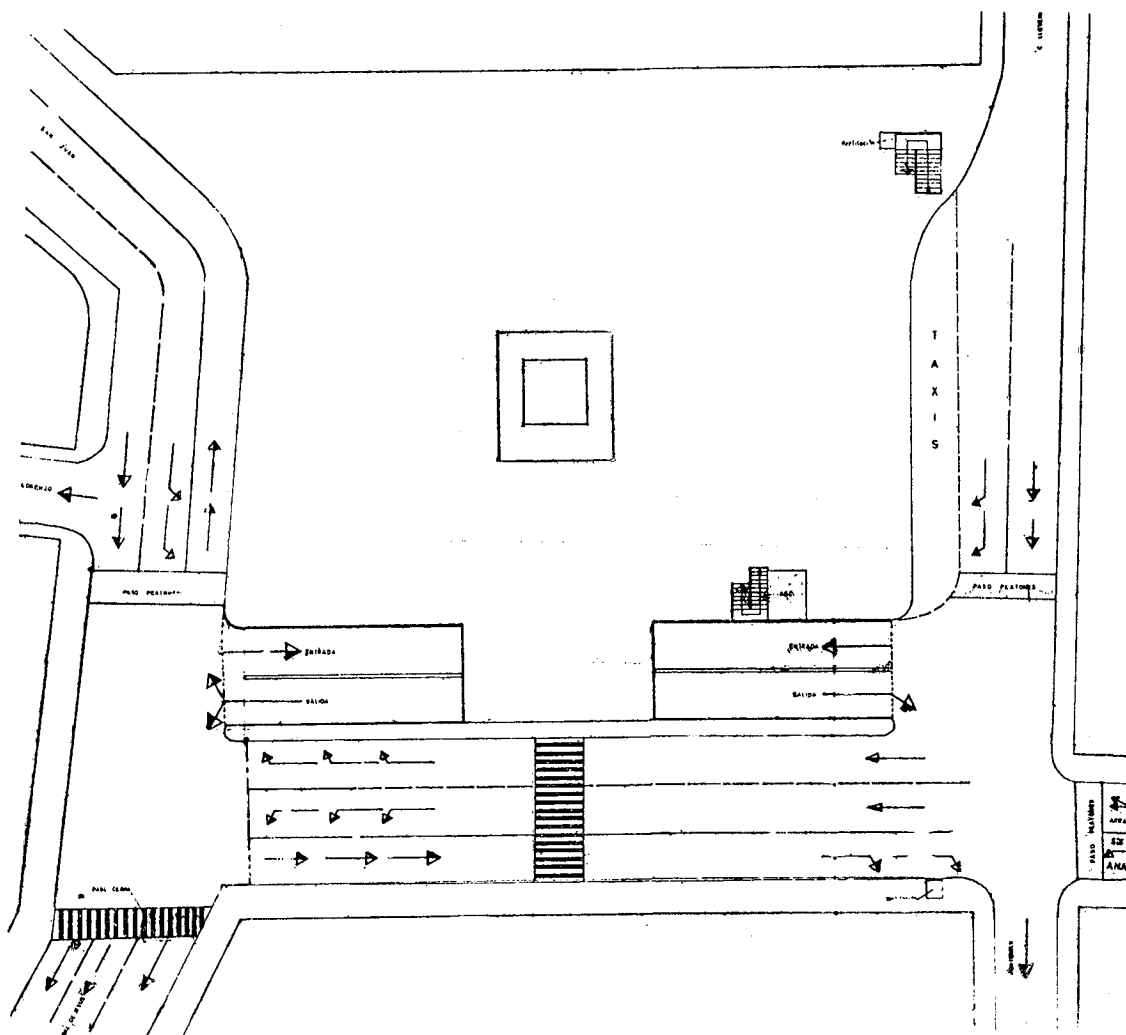
Sincerament estic convençut que els efectes de la construcció del parking al lloc previst seran totalment contraris als esperats... I, desgraciadament, irreversibles...

EL COMENTARI

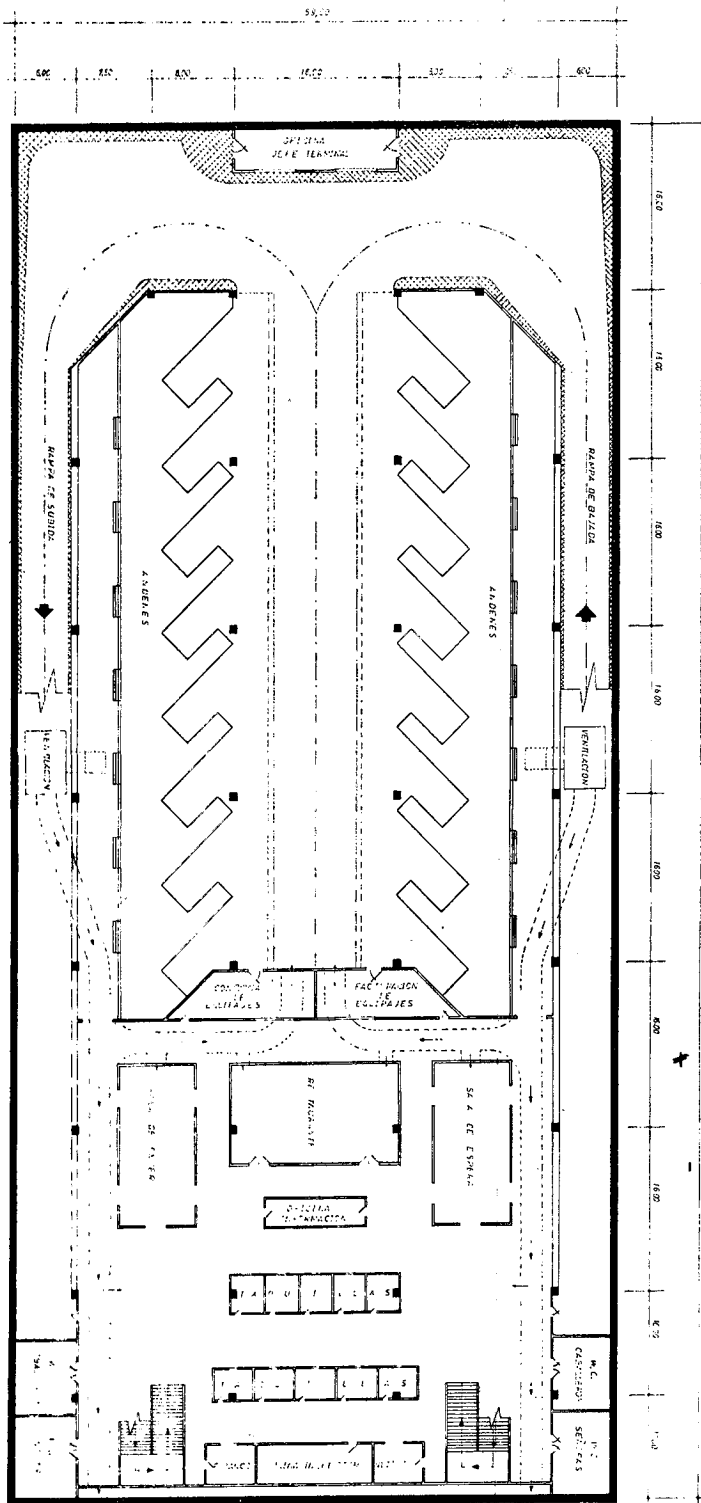
1. Sembla evident que el "projecte Balañà" abasta una sèrie de factors que el de l'Ajuntament no sembla tenir en compte, com és el de les comunicacions comarcals incloses dintre el conglomerat de factors econòmics que poden justificar el parking.

2. Encara que no seria vàlida una comparació dels projectes, ja que no tenim tots els elements que ens permetrien d'advertir un veredict objectiu, es fàcil la constatació de la diferent òptica amb què ha estat enfocat el projecte, una remarcable i, en el fons, previsible diferència.

3. A un altre nivell, no oblidem les vel·leïtats "democratitzadores" del nostre Ajuntament als inicis de la seva gestió, i, precisament per això ens ha estranyat la intransigent postura de les autoritats que es recolzen en la no presentació de cap al·legació, en el temps reglamentari, en contra del projecte, per a dur-lo a terme malgrat l'oposició que ha despertat.



LA PLAÇA (?) DE PRIM
(Projecte Ajuntament)



PLANTES (Proyecto Balaña)

