



PROPUESTA DE REORDENACION DE TRAFICO VIARIO



• ESTUDIO DE CIRCULACION VIARIA
• RELACION DEL TRAFICO CON LA
• CALIDAD DE VIDA DE LA CIUDAD
• SISTEMATIZACION DE VIALOS VARIOS
• PROBLEMAS RELATIVOS A LA ZONA
ORIENTAL DEL ACUEDUCTO

BOGARAN BERNARDI - ALEJANDRO FLORES - SERGIO LUCARELLI
ROBERTO MARTA - DAVID ZAPETTI

- JULIO-AGOSTO 1971 -

ESQUEMA VIARIO GENERAL E 1:25,000

PARTICIPANTES:

Dottore Ingegnere Architetto
MARIO ZAPETTI
Dottore Ingegnere Architetto
ROBERTO MARTA
Dottore Ingegnere Architetto
SERGIO LUCARELLI
Architetto
ALEJANDRO FLORES
Professore Architetto
GIOVANNI BATTISTA BERNARDI
Coordinador: Francisco de PAULA
RODRIGUEZ MARTIN, Abogado

- 1.a. La incidencia del hecho del tráfico es decisiva en la problemática de las ciudades históricas respecto de su conservación. En ese contexto se inscribe el trabajo de la presente propuesta en las tareas del III Concurso Internacional sobre Problemas de Conservación y Restauración de Conjuntos Histórico-Artísticos y Monumentos. Al efectuarse el reparto de trabajos, todos los actuantes de este equipo sintieron la necesidad de complementar —a la vista de la experiencia del curso anterior— las propuestas de sus compañeros de otros equipos con una, específica y relativa al tema del tráfico.

2.a. Se ha elegido para la confección de este trabajo una sistemática experimental, por dos razones básicas: la primera, la inexistencia o no disponibilidad de estadísticas fiables y la segunda el corto espacio de tiempo disponible. El carácter experimental del estudio puede complementarse —en orden a la ponderabilidad de la propuesta— por la composición del equipo que, bajo la coordinación de un jurista y experto local, cuenta con tres doctores ingenieros Arquitectos, un arquitecto restaurador y un Profesor de Arquitectura. Así se unen las experiencias y conocimientos de todos en una resolución que puede considerarse armónica. El equipo fue asistido de las explicaciones y aporte de documentación de los Ingenieros de Caminos al servicio de la Jefatura de Obras Públicas y de la Diputación Provincial de Segovia.

3.a. *Orden del trabajo.* Una estimación general del problema planteado arroja las siguientes bases de Partida:

- A. Nula diversificación del tráfico en los accesos a la ciudad.
- B. Ausencia de circunvalación operante.
- C. Incidencia consiguiente de toda clase de tráfico automóvil en el Conjunto Urbano y en el entorno defendible.

En consecuencia, la labor del equipo se ha encaminado hacia:

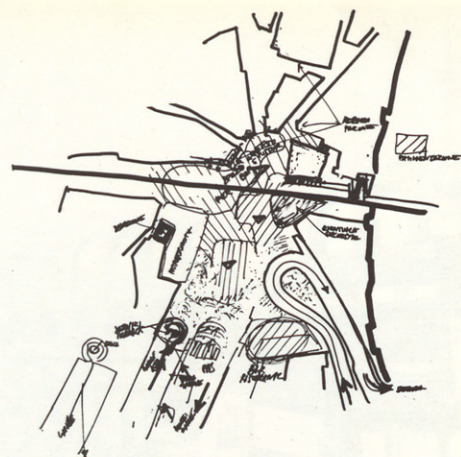
A". Estudiar el área geográfica de la ciudad y el trazado viario de sus accesos.
B". Detectar los nudos conflictivos y perturbadores del tráfico para procurar su resolución.
C". Ordenar, jerarquizar y limitar el tráfico operante en la ciudad propiamente dicha.

En el transcurso del trabajo se comprobó la intersección de la problemática expuesta con los temas de algunas de las restantes propuestas del Curso, particularmente con la que se contraía al Valle del Eresma. En consecuencia, los arquitectos Leopoldo Moreno, coordinador de dicha propuesta y la alumna Arquitecto Adriana Dal Cin, han intervenido en la nuestra con soluciones alternativas a las que nosotros proponemos, concordes con los resultados de la suya.

La que nos ocupa se articula en cinco planos que tratan de:

Primero. Examinar la situación de las vías de penetración y salida del tráfico a la ciudad, con ámbito comarcal.

Segundo. Establecer un trazado diversificado de tráfico pesado (a efectos de circunvalación) de interés local, de aprovisionamiento y servicios, y de interés turístico.



Tercero. Establecer una serie de circuitos de dirección única para el tráfico ligero recayente en el casco histórico, y localizar y recomendar los estacionamientos y subterráneos deseables.

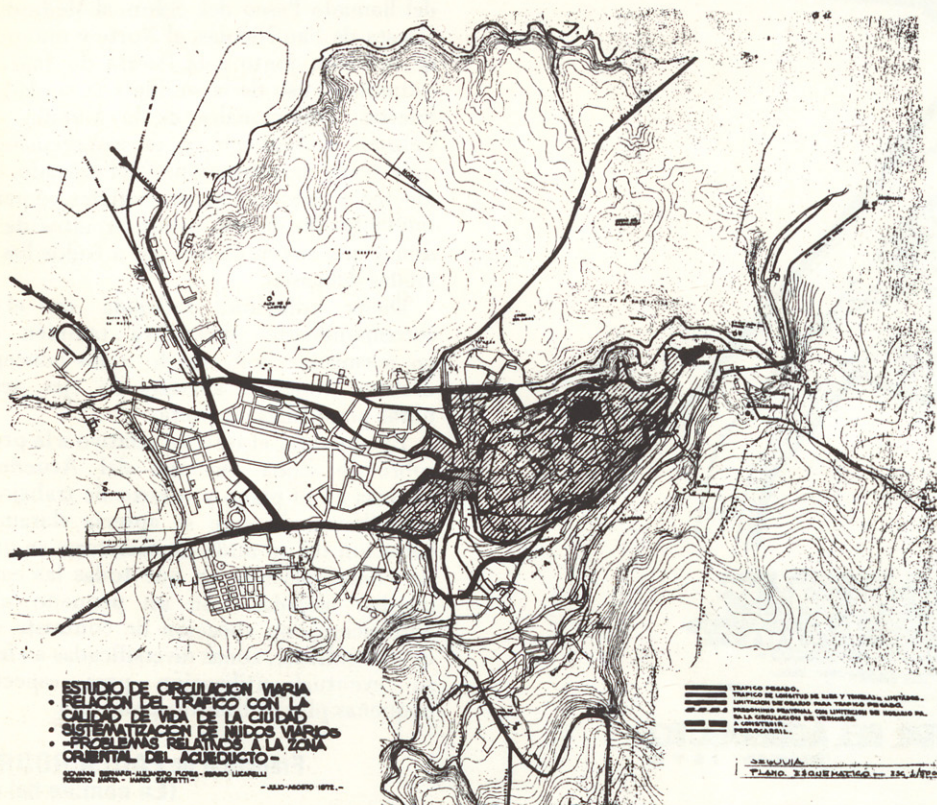
Cuarto. Estudiar y detectar los nudos de tráfico que perturban el normal funcionamiento urbano y, como más grave, el que incide en la zona Oriental del Acueducto.

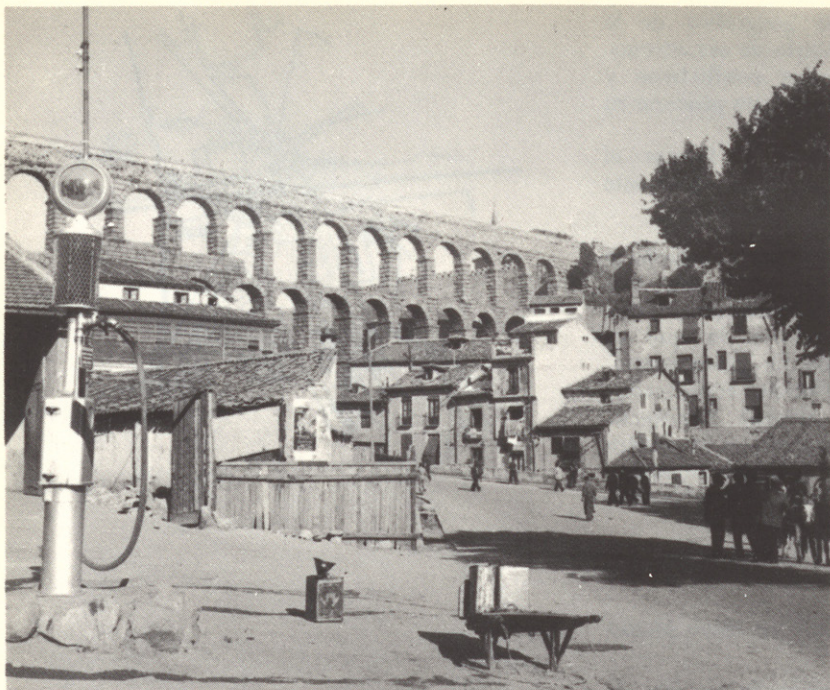
Quinto. Sistematizar dichas soluciones con las establecidas en la Ponencia que trata del Valle del Eresma y las posiciones de calidad de vida que ella defiende.

RESULTADOS DEL ESTUDIO

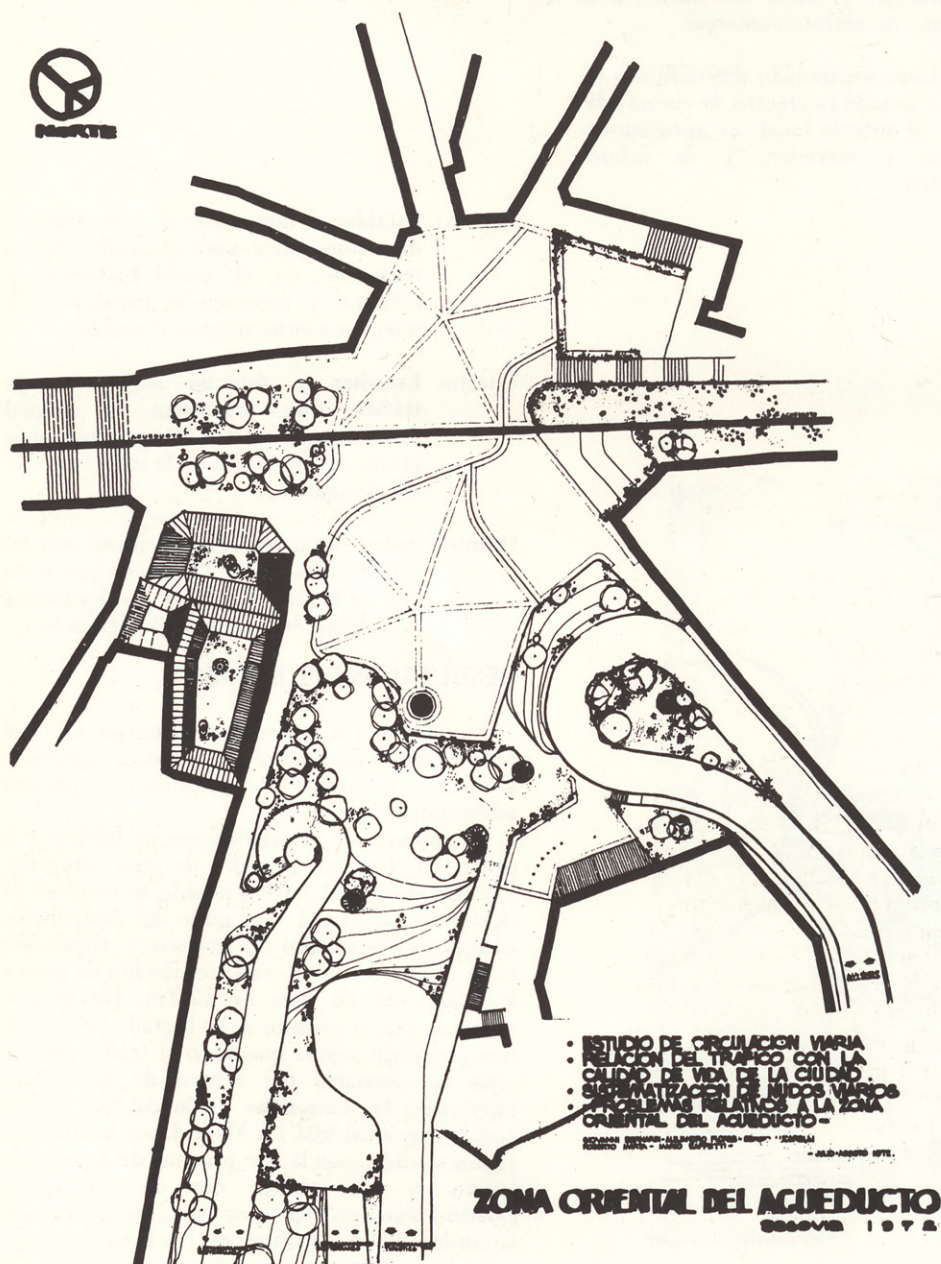
En cuanto a la materia de dictamen sobre el actual tráfico automóvil que soporta Segovia, y a efectos exclusivos de información, pueden adelantarse los siguientes:

En materia de diversificación de tráfico, y a pesar de haberse partido de una situación fáctica en que el tráfico pesado se conduce al centro de la ciudad y al nudo del Acueducto, aunque exista al final del trayecto y, contradictoria con el trazado —una prohibición de paso a los camiones de más de 12 Tm. (lo que se comenta por sí mismo) se ha logrado establecer una previsión con la que todo el tráfico de esa clase se desviaría del centro de la ciudad, injertando las carreteras a Madrid-San Rafael con la Nacional 601 (A Madrid por la Granja), en un sentido, con la que procede de Aranda de Duero y allí enlaza con la Nacional 1 (Madrid-Irún) en ellas; por tanto, se liberaría a la ciudad de tal servidumbre. Las vías de injerto previstas —acondicionamiento de la llamada





DOS ASPECTOS DE LA PLAZA ORIENTAL CON EL ACUEDUCTO AL FONDO. LA VISTA RETROSPECTIVA NOS MUESTRA UNA IMAGEN HOY INEXISTENTE.



Cuesta o calle de San Gabriel y carretera de enlace de las de la Granja y San Rafael, discurren ya por calzadas existentes y sólo necesitadas de leves correcciones de trazado y firme.

En cuanto al problema del tráfico interno, se parte de las ideas de liberar amplios espacios, inadecuados para el tráfico de automóviles, para uso peatonal. Ello trae la previsión consecuente de estacionamientos subterráneos, que se ubican en zonas de desnivel rápido: en la base del llamado Paseo del Salón, al Mediodía; en la Cuesta de San Nicolás, al Norte y uno pequeño, de servicio, junto a la Puerta de Santiago. Se estimula el uso de la subida a la ciudad por las Puertas Tradicionales de la Muralla, de San Cebrían y Santiago, y, en consecuencia, con muy leves modificaciones del trazado, que no afectan a entornos monumentales, se permite la implantación de uno o dos circuitos de sentido único que sirven para llegar a todos los puntos vitales del casco.

Dicha solución, reflejada en el plano correspondiente, diversifica también el tráfico permisible con arreglo a los conceptos de destino, tonelaje, anchura de ejes, tráfico a horas permitidas, etcétera.

Finalmente, el estudio relativo a la propuesta sobre la Zona Oriental del Acueducto se expresa en el plano y esbozo de trabajo que se reproducen, en que se aprecia claramente la variación de un nudo de carreteras en una zona de contemplación, en que todas las carreteras quedan alejadas, con un pequeño nivel de edificación, con vocación de contraste visual y de uso cultural, zonas diversificadas a efectos de su eventual utilización para espectáculos, pequeñas plazas, tránsitos, etcétera.

Francisco de PAULA RODRIGUEZ
(En nombre del equipo)