

El ‘padre’ del PERI de Renfe: supuso la gran apertura de Ciudad Real al sur

Lanza, 08 Noviembre 2022
Julia Yébenes CIUDAD REAL



Hoy ha sido el turno del arquitecto Alejandro Moyano / J. Jurado

El arquitecto Alejandro Moyano es el autor del Plan Especial de Reforma Interior, una herramienta para la transformación de Ciudad Real, que ha permitido el desarrollo de infraestructuras y dotaciones públicas en las últimas décadas, como el imponente Hospital General, el Conservatorio de Música o el inacabado auditorio

Alejandro Moyano, el autor de la gran metamorfosis urbanística de Ciudad Real en los albores del siglo XXI, ha destacado la importancia que tuvo el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) para el crecimiento de la ciudad, tras el desmantelamiento de ‘cuellos de botella’ como la antigua estación de ferrocarril de la Ronda de Ciruela.

El arquitecto ya jubilado de la Diputación ha repasado esta tarde los hitos alcanzados en modernización de la ciudad, a través de los proyectos que encabezó en la última década del siglo XX, que han sentado las bases de la transformación de la ciudad.

En una disertación en el antiguo Casino, dentro del segundo ciclo de conferencias organizado por la Asociación Cultural Ferroviaria, Moyano ha celebrado “la gran apertura de la ciudad al sur”, una vez “liberada” del bloqueo de los sistemas ferroviarios, que dividía a los barrios de Los Ángeles y Larache del resto de la capital.

El PERI fue una herramienta para la transformación de Ciudad Real, al igual que el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1997, que también firmó Moyano en

el tiempo que estuvo como Gerente del Servicio de Urbanismo municipal, como comisionado de la Diputación, y que ha permitido desarrollar infraestructuras y dotaciones públicas en las últimas décadas, como el imponente Hospital General, el Conservatorio de Música o el inacabado auditorio.



La conferencia se ha celebrado en el antiguo casino / J. Jurado

El Plan Especial de Reforma Interior fue redactado a principios de los 90, ha evocado Moyano, para recalificar los terrenos de la antigua infraestructura ferroviaria, desde la carretera de Carrión hasta la estación de Poblete, a raíz de la puesta en marcha de la primera línea Alta Velocidad en España, entre Madrid y Andalucía, en la que fue incluida Ciudad Real. Su ejecución supuso la eliminación del paso subterráneo de la Ronda, que conectaba las calles Tetuán y Pozo Dulce, y la apertura a los barrios aislados por la vía del tren. La actuación, ha dicho Moyano en su gráfica y cronológica presentación, derivó en una gran intervención de saneamiento para solventar las diferencias del terreno de más de cinco metros.

Todas estas soluciones han sido el puntal “del gran crecimiento para la capital”, ha sostenido el arquitecto que diseñó la reordenación de los terrenos ferroviarios no por elección directa, sino tras ganar el concurso nacional de ideas convocado tras la firma del convenio entre el Ayuntamiento capitalino y Renfe.

Una feliz “casualidad” de conocimiento cercano que, igualmente, aceleró “las sucesivas transformaciones” en la época del boom edificatorio, que en otro escenario “se hubieran dilatado”.

La visión de Moyano también contribuyó a cambiar la fisonomía de la antigua ‘capitaleja’, al apostar por el moderno modelo que contemplaba “la plantación de árboles” o “la supresión de pasos elevados en las carreteras Puertollano y Valdepeñas a través de grandes glorietas.

Del mismo modo, el arquitecto intervino, junto a dirigentes de la Junta de Comunidades, en la elección de la ubicación del que sería el actual hospital.

Antecedentes

Moyano ha iniciado la charla con algunas pinceladas históricas sobre la llegada del ferrocarril a la ciudad en 1861. Fue a través de varias concesiones ferroviarias, en las que intervinieron dos compañías: MZA, que implantó la línea Madrid, Alcázar de San Juan, Manzanares y Ciudad Real, y la CRB, que conectó la capital con Badajoz y Portugal.

En los años posteriores, «la primera absorbió a la segunda», así como se habilitó otra línea ferroviaria por el oeste, conocida como ‘la directa de Madrid’, por la ronda del Carmen, que precisó la instalación de la estación del Parque de Gasset.

La llegada del tren a Ciudad Real supuso «grandes expectativas» que «luego no se vieron cumplidas en su totalidad», ha indicado Moyano.