



© Jaime Torres

Imaginem una ciutat de 7,2 milions d'habitants estesa en una àrea urbana asfaltada de 60 x 40 quilòmetres i sense transport públic. Ara imaginem que volem implementar un transport públic i ho volem immediatament: en 4 anys construït i operatiu. En això està embolicada Riad ara mateix.

Arriyadh, la traducció literal significa els jardins, està ubicada al centre del país, en un altiplà de clima desèrtic al costat d'un vall de més de 100 quilòmetres de llarg, Wadi Hanifah, que al seu pas pel llogaret de fang de Diraiyah crea un petit oasi on la família Al Saud vivia. És pràcticament plana i qualsevol orografia menor de 8 metres d'altura és eliminada a cop de bulldòzer.

És cert que a l'estiu fa molta calor, per sobre de 40 graus, però també que de novembre a febrer cal treure les estufes de jardí, jaquetes i mantes.

L'àrea metropolitana, que inclou el municipi de Diraiyah, té 9 milions d'habitants, en un

creixement poblacional anual per sobre del 3%, que unit a la migració del camp a la ciutat ha creat un enorme dèficit d'habitatge a Riad.

El municipi de Riad té 1.800 km² i un sistema de creixement urbanístic basat en clústers, blocs quadrats de 2x2 quilòmetres de costat dividits en 4 sectors formant una esvàstica deixant una poma central d'uns 150x300 metres. Amb aquest sistema, la ciutat ha anat creixent, en els últims 30 anys, des del seu centre inicial, Bathah, aproximadament 10 quilòmetres cap al nord cada 10 anys i continua creixent. La normativa urbanística defineix els carrers residencials de 15, 18 i 20 metres, la majoria amb habitatge unifamiliar aïllat, i avingudes perimetrals i principals de 30, 60 i 90 metres amb edificis de 3 o 4 altures. Els carrils són molt amplis, de 3.5 metres d'ample, amb creus a dos o tres nivells o bé semàfors a quatre temps. Com passa sovint en molts països àrabs les voreres són responsabilitat dels propietaris de les finques, la qual cosa significa que contenen graons, aparcaments, varietat de paviments, plantació, bombes d'aigua, transformadors elèctrics, productes dels comerços etc. Això si hi ha vorera, perquè als carrers residencials conviuen el vianant amb els vehicles sobre l'asfalt.

El riadita nacional camina, però no passeja; no troba plaent anar caminant pel carrer i espera aparcar a la mateixa porta de destinació. En tot cas, pot desplaçar-se a alguna poma condicionada amb una vorera ampla per caminar, allà sí que passeja. El riadita immigrant, per la seva contínua frustració, camina o intenta caminar per estalviar-se el transport o bé per la inèrcia de caminar que porta del seu país d'origen, i aquí suposa un gran error.

Fa tres anys, quan vaig arribar a Riad, havien pavimentat el carrer de la purificadora d'aigua, Tahliyah Street, un carrer central d'entreteniment amb botigues i cafès, era impensable proposar anar a fer una passejada per allà. A poc a poc això ha anat canviant i aquest carrer, que encara que no té bona fama entre la gent bé però és massa car per a la immigració, s'ha convertit en "el carrer" per passejar, prendre cafè, perseguir nois i noies (en qualsevol combinació de @s) i fins i tot gent dels pobles del voltant es desplacen per veure l'activitat urbana.

Planificació de l'Ajuntament

L'Ajuntament de Riad va donar la concessió de transport amb autobús de la ciutat a una empresa fa uns 10 anys. Aquesta empresa gestiona una única línia d'autobús en un recorregut nord-sud amb una flota de vehicles de més de 20 anys d'antiguitat amb capacitat per a uns 30 passatgers cada un, només homes, i 5-10 minuts de freqüència. Com que la concessió està arribant al final, i l'empresa vol seguir proporcionant tan bon servei, han completat la flota amb 2 autobusos de plataforma baixa. Per descomptat sense parades establertes i conducció Kamikaze inclosa. El bitllet costa 1 Riyal Saudita, 20 cèntims d'euro i sempre està ple, tot i que no és popular entre els àrabs saudites.

Vista l'oferta de transport públic, el cotxe privat impera. Els homes van en cotxe. Les dones no poden obtenir el carnet de conduir i no poden trobar-se en un recinte tancat amb homes amb els que no tinguin una relació familiar directa, el que fa que moltes famílies tinguin contractat un xofer a casa. Elles no s'atreveixen a desplaçar-se soles en taxi i potser Uber els dóna més confiança perquè poden valorar els conductors en l'aplicació, però qualsevol car sharing està absolutament descartat. L'Ajuntament pretén reduir el nombre de desplaçaments diaris de 4.000.000-3.000.000 el 2020. Una dona de Riad, no camina excepte en els carrers per caminar o en Tahliyah Street, una mica.

En aquesta situació, l'estructura urbana per clústers evita el caos total ja que estan planejats per proporcionar tots els serveis als veïns: supermercats, petit comerç, centres educatius, mesquites i petites zones verdes. Els desplaçaments per la ciutat solen durar de 25 a 50 minuts, habitualment amb facilitat d'aparcament, excepte en hores punta o en la proximitat de torres d'oficines.

En aquest paisatge, l'agència de desenvolupament de Riad, Arriyadh Development Agency ADA, va decidir implementar una xarxa de metro de 6 línies, 175 km de recorregut combinat elevat, a nivell i subterrani i 85 estacions juntament amb una xarxa de tres línies d'autobús de 85 km de recorregut, el Bus Rapid Transit BRT. El projecte es va assignar a les companyies Bechtel, FCC, Strukton, Salini Impregilo, Larsen & Toubro i Samsung que tindrien 4 anys per construir-lo i posar-lo en funcionament amb un pressupost inicial de 21 mil milions d'euros. Les obres es van iniciar a l'abril de 2014 i es preveu acabaran durant 2019. Siemens, Alstom i Bombardier construeixen els aproximadament 200 trens necessaris amb vagonets dissenyats en tres classes: primera, famílies i solters. Està previst que es publiqui l'oferta pública internacional per a la gestió de les línies de metro a mitjan 2017.

D'aquesta manera, el governador de Riad va demanar a la població paciència amb les obres, va avisar que la ciutat seria un caos i va modificar l'horari de les escoles. Cada dues setmanes hi ha un carrer nou que està tallada, un recorregut alternatiu que t'obliga a circular 4 o 5 quilòmetres extra, l'accés als comerços està tancat al trànsit perquè estan construint els pilons de la via o una estació a cel obert, tot amb bona senyalització d'obra, però la conducció és Kamikaze. El projecte a juny de 2016 estava executat al 40% d'acord amb la previsió.

Visió 2030

En aquest entorn, a l'abril de 2016, el govern de l'Aràbia Saudita, el nou monarca i el seu equip, van publicar la Visió 2030: un pla de transformació nacional amb l'objectiu de convertir Aràbia Saudita en el centre del món àrab i islàmic, el generador d'inversió i el punt de connexió de tres continents. Aquesta visió està acompanyada d'una llarga llista de plans a implementar per facilitar la inversió internacional, professionalitzar la població, desenvolupament del país conservant les seves arrels culturals i la tan parlada independència del petroli.

Experts reunits a Istanbul al World Energy Council a l'octubre de 2016 anuncien que els combustibles fòssils arribaran al seu pic de consum en 2030 i des d'aquí començarà el seu declivi. De nou 2030 com a any clau.

Aquest nou escenari de transport a Riad produeix al meu entendre un seguit de conseqüències:

? Ajust del valor del sòl relacionat amb la reacció de la població a la proximitat del metro i bus. Mentre alguns afirmen que no faran servir el metro, altres sí que volen tenir accés a ell i el govern proposa vagonets de primera classe per evitar excuses de comoditat. Aquest fet, juntament amb la crisi actual del petroli i l'ajust i reducció de salaris a l'Aràbia Saudita, pràcticament ha congelat el mercat immobiliari augmentant notablement el preu del lloguer,

? Augment de les possibilitats de mobilitat per a treballadors de menys ingressos i dones, hi haurà vagonets i seccions per a dones, com al Japó,

? Modificació dels hàbits de vianants de la població,

? Canvi radical del paisatge urbà, no només per la construcció de grans infraestructures elevades per al metro sinó per la xarxa de voreres i accessos a metro i bus.

? Augment de la consciència ciutadana de l'embelliment urbà que, espero, afecti el paisatge urbà en general.

Apareixen d'aquesta manera oportunitats de desenvolupament de negocis:

? Negocis relacionats amb el metro: la seva operació, manteniment, implementació de comerços, disseny gràfic, publicitat, mobiliari, etc.

? Negocis relacionats amb la xarxa d'autobusos: operació, manteniment, plataformes informàtiques, disseny gràfic, publicitat, etc.

? Negocis relacionats amb la millora del paisatge urbà: implementació de les vies de vianants per la xarxa d'autobusos, materials de construcció i acabats, mobiliari urbà, disseny urbà etc.

? El 2020, per augmentar l'ús del transport públic, queden cinc ciutats sense projecte de transport públic i 11 tenen projecte en desenvolupament. S'estan buscant 20 iniciatives de nou transport públic.

L'acceptació de la població del nou sistema de transport públic és totalment imprevisible ja que afectarà el seu concepte tradicional de ciutat, urbà per a les famílies urbanes de tota la vida, però molt rural per a les famílies de tradició beduïna: dones que viatgen soles, esposes demanant o informant als seus marits sobre els seus desplaçaments, transport massiu de persones a esdeveniments, viatjar a prop de persones desconegudes de totes nacionalitats, tot un repte.

Jaime Torres, arquitecte. Corresponsal del COAC a Riad, Aràbia Saudita. Novembre 2016



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://www.coac.arquitectes.cat/ca/mon/revista-corresponsals/transport-public-riad>

Links:

[1] <http://www.coac.arquitectes.cat/ca/printpdf/printpdf/10866>

[2] <http://www.coac.arquitectes.cat/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>