

granollers

NO ES URBANISMO, SOLO SON PROYECTOS

El Ayuntamiento, que tiene hecho un programa para 1977, actúa bajo la línea de acabar las cosas que están en marcha y no iniciar proyectos innecesarios y sin financiación concreta para no hipotecar un futuro que, de todas formas, se va a presentar difícil. Esto es lo primero que resaltó el alcalde, después de insistir en que el presupuesto se había confeccionado sin alegrías y con muchos problemas. El apretado resumen de la problemática urbanística lo desglosó Llobet en tres apartados: obras realizadas, proyectos en promoción e ideas y proyectos no definitivos para el futuro.

Sin embargo el alcalde no mencionó apenas la línea seguida por el Ayuntamiento en materia de urbanismo —si es que ha seguido alguna— que ha permitido que Granollers, en un extraño juego de despropósitos y al margen de realizaciones aisladas más o menos afortunadas, se haya convertido en una ciudad irracional, donde el tanto por ciento de zonas verdes es absolutamente ridículo en comparación al número de zonas increíblemente superpobladas y en la que no hay prácticamente forma de conseguir espacios para los equipamientos sociales más imprescindibles; una ciudad en la que se ha especulado hasta el límite de lo imaginable, una ciudad donde se ha negociado lo innegociable y en la que la utilización privada de espacios públicos ha sido práctica corriente en los últimos lustros; una ciudad, en definitiva, en la que la planificación urbanística, por llamarlo de alguna manera, no ha estado nunca coordinada de forma que el legislador ha ido por un lado, el constructor por otro y el urbanista por ninguno.

PAVIMENTACION

El primer capítulo —obras realizadas en marcha— lo encabezó refiriéndose a la pavimentación de las calles.

Explicó que la de San Salvador, cuya pavimentación ha sido financiada por la Mutua del Carmen y los vecinos, fue terminada dado su carácter de acceso al edificio, recién inaugurado, de la Mutua del parking en construcción en la plaza Barangé. La de Santa Apolonia, a cargo de los vecinos con una pequeña participación municipal, se llevará a cabo cuando acaben de construir en la zona. La de las calles Gallecs y Puiggraciós, que está realizada, falta cobrar. Las obras de pavimentación del Paseo de la Montaña se paralizaron por proceso administrativo al impugnarlas alguno de los promotores de obras de la zona, aunque se continuarán con la ayuda de los vecinos que, por otra parte, recientemente han constituido su Asociación.

Las obras de la plaza Jaume I, por las que los vecinos no pagarán contribuciones ya que corren a cargo del Ayuntamiento y que actualmente están demoradas, es posible que se empiecen este mismo año. El resto de calles sin asfaltar esto no lo dijo el alcalde, tendrán naturalmente que esperar.

ENCAUZAMIENTO DEL RIO

Las obras de encauzamiento del río están acabadas en su parte fundamental, estando construida la muralla y existiendo ya la maqueta de las calles del costado del río que constarán de una plataforma de tierra más una vía de circulación de vehículos. También se refirió el alcalde a la construcción de dos vados,

uno que comunicará con Canovellas y otro en la zona de Palou, frente al campo de fútbol. La problemática del río la dejó el alcalde para otra ocasión «ya que requiere ser tratada ampliamente y a fondo».

EL PARQUING Y LAS PISTAS

El parking de la plaza Barangé, en construcción, es una cesión administrativa del Ayuntamiento a una empresa privada que tendrá un período de utilización para amortizar las obras y sacar sus posteriores beneficios de las tarifas que pagaremos todos los usuarios. No se especificó si había un plazo fijo de explotación ni la cuantía de las tarifas. Las obras se han retrasado al surgir complicaciones en la excavación del terreno. Por otras fuentes también hemos sabido que la maqueta inicial ha sido, o está a punto de ser parcialmente modificada, recogiendo la protesta de un grupo de vecinos que creen que el proyecto de entrada y salida al parking no es el más adecuado para una plaza pública.

Otra concesión con canon municipal como la anterior, es la construcción y explotación de las pistas definitivas donde se realizarán los exámenes de conducir, cuyo proyecto contempla también la construcción de un edificio con un aula con capacidad para trescientas personas y servicios de bar, restaurant, así como despachos, y otras dependencias. En estudio está la posible construcción, sin gravar el presupuesto, de zonas adyacentes donde se ubicarán las escuelas de conducir.

Habló también de que las pistas de atletismo, de tartán, habían sido construidas «gracias a la D.N.D., la Diputación y el Ayuntamiento, con la idea de destinarlas al atletismo de élite y, aunque su construcción es cara, su mantenimiento es más barato y eficiente que las normales».