



© Jaime Torres

Imaginemos una ciudad de 7,2 millones de habitantes extendida en un área urbana asfaltada de 60 x 40 kilómetros y sin transporte público. Ahora imaginamos que queremos implementar un transporte público y lo queremos de inmediato: en 4 años construido y operativo. En eso está liada Riad ahora mismo.

Arriyadh, cuya traducción literal significa *los jardines*, está ubicada en el centro del país, en un altiplano de clima desértico junto a un valle de más de 100 kilómetros de largo, Wadi Hanifah, que a su paso por la aldea de barro de Diraiyah crea un pequeño oasis donde la familia Al Saud vivía. Es prácticamente llana y cualquier orografía menor de 8 metros de altura es eliminada a golpe de bulldozer.

Es cierto que en verano hace mucho calor, por encima de 40 grados, pero también que de noviembre a febrero hay que sacar las estufas de jardín, chaquetas y mantas.

El área metropolitana, que incluye el municipio de Diraiyah, tiene 9 millones de habitantes, en

un crecimiento poblacional anual por encima del 3%, que unido a la migración del campo a la ciudad ha creado un enorme déficit de vivienda en Riad.

El municipio de Riad tiene 1.800 km² y un sistema de crecimiento urbanístico basado en *clusters*, bloques cuadrados de 2x2 kilómetros de lado divididos en 4 sectores a modo de esvástica dejando una manzana central de unos 150x300 metros. Con este sistema, la ciudad ha ido creciendo, en los últimos 30 años, desde su centro inicial, Bathah, aproximadamente 10 kilómetros hacia el norte cada 10 años y continúa creciendo. La normativa urbanística define las calles residenciales de 15, 18 y 20 metros, la mayoría con vivienda unifamiliar aislada, y avenidas perimetrales y principales de 30, 60 y 90 metros con edificios de 3 o 4 alturas. Los carriles son muy amplios, de 3.5 metros de ancho, con cruces a dos o tres niveles o bien semáforos a cuatro tiempos. Como es típico en muchos países árabes las aceras son responsabilidad de los propietarios de las fincas lo que significa que contienen escalones, aparcamientos, variedad de pavimentos, plantación, bombas de agua, transformadores eléctricos, productos de los comercios etc. Eso si hay acera, porque en las calles residenciales conviven el peatón con los vehículos sobre el asfalto.

El riadita nacional camina, pero no pasea; no encuentra placentero ir andando por la calle y espera aparcar en la misma puerta del destino. En todo caso, puede desplazarse a alguna manzana acondicionada con una acera ancha para caminar, allí sí que pasea en el modo deporte. El riadita inmigrado, para su continua frustración, camina o intenta caminar bien por ahorrarse el transporte o bien por la inercia de caminar que trae de su país de origen, gran error.

Hace tres años, cuando llegué a Riad, habían pavimentado la calle de la purificadora de agua, Tahliyah Street, una calle central de entretenimiento con tiendas y cafés, y qué espanto era proponer ir a dar un paseo por allí. Poco a poco eso ha ido cambiando y esa calle, que aunque no tiene buena fama entre la gente bien pero es demasiado cara para la inmigración, se ha convertido en ¿la calle? para pasear, tomar café, perseguir chic@s a chic@s (en cualquier combinación de @s) y hasta gente de los pueblos de alrededor se desplazan para ver la actividad urbana.

Planificación del Ayuntamiento

El Ayuntamiento de Riad dio la concesión de transporte en autobús de la ciudad a una empresa hace unos 10 años. Esta empresa gestiona una única línea de autobús en un recorrido Norte-Sur con una flota de vehículos de más de 20 años de antigüedad con capacidad para unos 30 pasajeros cada uno, sólo hombres, y 5-10 minutos de frecuencia. Como la concesión está llegando a su fin, y la empresa quiere seguir proporcionando tan buen servicio, han completado la flota con 2 autobuses de plataforma baja. Por supuesto sin paradas establecidas y conducción Kamikaze incluida. El billete cuesta 1 Riyal Saudí, 20 céntimos de euro y siempre está lleno, aunque no es popular entre los árabes sauditas.

Vista la oferta de transporte público, el coche privado impera. Los hombres van en coche. Las mujeres no pueden obtener el carnet de conducir y no pueden encontrarse en un recinto cerrado con hombres con los que no tengan una relación familiar directa, lo que hace que muchas familias tengan contratado a un chófer en casa. Ellas no se atreven a desplazarse solas en taxi y quizás Uber les da más confianza porque pueden valorar a los conductores en la aplicación, pero cualquier car sharing está absolutamente descartado. El Ayuntamiento

pretende reducir el número de desplazamientos diarios de 4 millones a 3 millones en 2020. He olvidado decir que la riadita, cualquiera, no camina excepto en las calles para caminar o en Tahliah Street, un poco.

En esta situación, la estructura urbana por *clusters* evita el caos total ya que están planeados para proporcionar todos los servicios a los vecinos: supermercados, pequeño comercio, centros educativos, mezquitas y pequeñas zonas verdes. Los desplazamientos por la ciudad suelen durar de 25 a 50 minutos, habitualmente con facilidad de aparcamiento, excepto en horas punta o en la proximidad de torres de oficinas.

En este paisaje, la agencia de desarrollo de Riad, Arriyadh Development Agency ADA, decidió implementar una red de metro de 6 líneas, 175 km de recorrido combinado elevado, a nivel y subterráneo y 85 estaciones junto con una red de tres líneas de autobús de 85 km de recorrido, el *Bus Rapid Transit BRT*. El proyecto se asignó a las compañías Bechtel, FCC, Strukton, Salini Impregilo, Larsen & Toubro y Samsung que tendrían 4 años para construirlo y ponerlo en funcionamiento con un presupuesto inicial de 21 mil millones de euros. Las obras se iniciaron en abril de 2014 y se prevé acabarán durante 2019. Siemens, Alstom y Bombardier construyen los aproximadamente 200 trenes necesarios con vagones diseñados en tres clases: primera, familias y solteros. Está previsto que se publique la oferta pública internacional para la gestión de las líneas de metro a mediados de 2017.

De este modo, el gobernador de Riad pidió a la población paciencia con las obras, avisó que la ciudad sería un caos y modificó el horario de las escuelas. Cada dos semanas hay una calle nueva que está cortada, un recorrido alternativo que te obliga a circular 4 o 5 kilómetros extra, el acceso a los comercios está cerrado al tráfico porque están construyendo los pilones de la vía o una estación a cielo abierto, todo con buena señalización de obra, pero la conducción es camicace. El proyecto a junio de 2016 estaba ejecutado al 40% acorde con la previsión.

Visión 2030

En este entorno, en abril de 2016, el gobierno de Arabia Saudita, el nuevo monarca y su equipo, publicaron la Vision 2030: un plan de transformación nacional con el objetivo de convertir Arabia Saudita en el centro del mundo árabe e islámico, el generador de inversión y el punto de conexión de tres continentes. Esta visión va acompañada de una larga lista de planes a implementar para facilitar la inversión internacional, profesionalizar a la población, desarrollo del país conservando sus raíces culturales y la tan hablada independencia del petróleo.

Expertos reunidos en Estambul en el World Energy Council en octubre de 2016 anuncian que los combustibles fósiles alcanzarán su pico de consumo en 2030 y desde ahí empezará su declive. De nuevo 2030 como año clave.

Este nuevo escenario de transporte en Riad produce en mi opinión una serie de consecuencias:

- Ajuste del valor del suelo relacionado con la reacción de la población a la proximidad del metro y bus. Mientras algunos afirman que no usarán el metro, otros sí que quieren tener acceso a él y el gobierno propone vagones de primera clase para evitar excusas de comodidad. Este hecho, junto con la crisis actual del petróleo y el ajuste y reducción de salarios en Arabia Saudita, prácticamente ha congelado el mercado inmobiliario aumentando

notablemente el precio del alquiler,

- Aumento de las posibilidades de movilidad para trabajadores de menor ingresos y mujeres, habrá vagones y secciones para mujeres, como en Japón,
- Modificación de los hábitos peatonales de la población,
- Cambio radical del paisaje urbano, no sólo por la construcción de grandes infraestructuras elevadas para el metro sino por la red de aceras y accesos a metro y bus.
- Aumento de la consciencia ciudadana del embellecimiento urbano que, espero, afecte al paisaje urbano en general.

Aparecen de esta forma oportunidades de desarrollo de negocios:

- Negocios relacionados con el metro: su operación, mantenimiento, implementación de comercios, diseño gráfico, publicidad, mobiliario, etc.
- Negocios relacionados con la red de autobuses: operación, mantenimiento, plataformas informáticas, diseño gráfico, publicidad, etc.
- Negocios relacionados con la mejora del paisaje urbano: implementación de las vías peatonales para la red de autobuses, materiales de construcción y acabados, mobiliario urbano, diseño urbano etc.
- Para aumentar el uso del transporte público en 2020, quedan cinco ciudades sin proyecto de transporte público y 11 tienen proyecto en desarrollo. Se están buscando 20 iniciativas de nuevo transporte público.
- La aceptación de la población del nuevo sistema de transporte público es totalmente impredecible ya que va a afectar a su tradicional concepto de ciudad, urbano para las familias tradicionalmente urbanas, pero muy rural para las familias de tradición beduina: mujeres viajando solas, esposas pidiendo o informando a sus maridos sobre sus desplazamientos, transporte masivo de personas a eventos, viajar cerca de personas desconocidas de todas nacionalidades, todo un reto.

Jaime Torres, arquitecto. Corresponsal del COAC en Riad, Arabia Saudita. Noviembre 2016



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://arquitectes.eu/es/content/transporte-en-riad>

Links:

[1] <http://arquitectes.eu/es/printpdf/printpdf/10867>

[2] <http://arquitectes.eu/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>