

# PRESENTACION

*«... tout le malheur des hommes vient d'une seule chose qui est de ne savoir pas demeurer en repos, dans une chambre.»*

PASCAL

El transporte y el tráfico urbano se han convertido en las últimas décadas en materia constitutiva del urbanismo. Si en un principio los sistemas de transporte se consideraban como una parte accesoria de los estudios de planeamiento urbano, inmediatamente trasladados a los ámbitos sectoriales para la construcción de las infraestructuras y gestión de los diferentes modos, en la actualidad el urbanista no puede sustraerse a la enorme importancia que el transporte tiene en la evolución real de la ciudad ni a las consecuencias negativas que su funcionamiento insatisfactorio acarrea en la economía y en la vida cotidiana de los ciudadanos. Las tecnologías de transporte no sólo han ido configurando, a lo largo del tiempo, diferentes formas de ciudad, y favorecido determinadas transformaciones, sino que han marcado la evolución de la vida en la ciudad, posibilitando comportamientos y conductas de lo que podemos llamar la civilización urbana.

La presentación de un número monográfico sobre el «transporte urbano» no puede prescindir de alguna referencia al informe Buchanan. Si éste significó, allá por principios de los sesenta, un aldabonazo sobre la insuficiencia de un modelo de transporte volcado en el vehículo privado, su influencia ha sido decisiva en la planificación del transporte urbano en las últimas tres décadas. Las propuestas de jerarquización del viario, limitación del tráfico a valores compatibles con una cierta «calidad ambiental» y la necesidad de una mayor imbricación entre la planificación urbana y la del transporte han influido poderosamente en las actuaciones en todas las grandes ciudades europeas.

Es preciso reconocer, sin embargo, que la evolución desde las políticas de transporte de los años sesenta hasta la actualidad ha venido marcada, más que por una reflexión teórica continuada, por la insuficiencia de medios financieros para mantener las políticas de construcción de grandes autopistas urbanas —especialmente con la crisis económica de los setenta y ochenta—. Tampoco ha sido ajena a esta evolución la actitud cada vez más sensible de la opinión pública a la conservación de una cierta calidad ambiental en la ciudad y, en especial, en sus áreas centrales. Finalmente, el fenómeno de la suburbanización en los países avanzados, con la aparición de nuevas áreas de atracción de viajes en la periferia (parques empresariales, grandes centros comerciales, etc.), han mitigado la presión sobre el centro de la ciudad y obligado a los técnicos a imaginar nuevos modos para la satisfacción de una demanda cada vez más dispersa.

Con la elaboración de este número monográfico hemos intentado hacer balance de los planteamientos desde los que es previsible que se vaya a abordar el problema del transporte en nuestras ciudades durante los próximos años, con especial incidencia en las cuestiones relacionadas con el tráfico. Un primer grupo de colaboraciones, englobadas en el epígrafe «Planificación del transporte», aborda el problema de la planificación de las redes viarias en la ciudad y su incidencia sobre ésta. En un segundo apartado, que hemos denominado «Problemas de diseño y gestión», se presentan algunas soluciones concretas, especialmente en el centro de la ciudad, y posibilidades para una mejor gestión de las infraestructuras existentes. El «transporte público» es también objeto de varios artículos, dedicados en particular a las posibilidades de aplicación de nuevas tecnologías. Finalmente, dentro de los «aspectos particulares del transporte» se recogen artículos dedicados a problemas diversos, sin olvidar una reflexión sobre los aspectos sociológicos relacionados con la posesión y el empleo del vehículo privado.

La multiplicación de infraestructuras para el transporte, y muy especialmente de vías rápidas, han introducido un elemento formal novedoso en la imagen de nuestras ciudades. Algunos urbanistas e ingenieros intuyeron, ya en los años sesenta, las posibilidades visuales que estas nuevas obras ofrecían, tanto en la percepción de la ciudad por quien circula por estas vías como en el paisaje urbano, dominado por las nuevas «cintas de asfalto» que iban cruzando la ciudad. Esta sensibilidad ha tenido frutos de calidad muy desigual, pero ha permitido al menos civilizar (en el sentido etimológico del término) la lógica del ingeniero de la carretera: han surgido de esta manera multitud de recomendaciones, instrucciones y normas para el diseño de las carreteras en medio urbano. El propio concepto de carretera urbana se convierte, de alguna manera, en la expresión del intento de integración de dos campos técnicos de trabajo tradicionalmente dispares. Dentro de esa voluntad integradora, y más allá de lo que pueda ser un simple maquillaje de una actuación ingenieril, una cierta línea de reflexión está intentando superar la manera clásica de proyectar las carreteras en medio urbano, enmarcándolas dentro de operaciones urbanas de alcance más amplio y haciendo de estos proyectos de ingeniería verdaderos proyectos de urbanismo. En definitiva, la carretera urbana empieza a reivindicar sus posibilidades, incluso formales, en el proyecto global de la ciudad.

Los años ochenta han marcado el agotamiento del modelo de transporte basado en el uso ilimitado del transporte privado, e incluso en muchas de las grandes ciudades americanas. Los esfuerzos técnicos se han orientado entonces, ante la imposibilidad financiera y medioambiental de continuar la política de construcción de autopistas urbanas, hacia la búsqueda de sistemas de optimización de la infraestructura existente: han aparecido así los aparcamientos disuasorios e intercambiadores (*park & ride*), los carriles de alta ocupación (*High Occupancy Vehicle Lanes*), los sistemas de información al conductor, la prioridad al transporte público... Medidas que desde hace algunos años se vienen estudiando también en nuestro país y que irán transformando las vías de acceso a nuestras grandes ciudades.

Los problemas de tráfico resultan especialmente agudos en los centros históricos de las ciudades. La concentración de actividades generadoras de viajes se une a la insuficiente capacidad del viario, comprometiendo el futuro del centro como el espacio privilegiado para la implantación de comercios y servicios de todo tipo, dentro de lo que podríamos denominar el uso tradicional de la ciudad, en el que el fácil acceso al centro se complementaba con su recorrido

a pie. En los Estados Unidos muchas ciudades han debido poner en práctica políticas de revitalización del CBD para evitar su abandono en favor de los nuevos centros suburbanos, capaces de ofrecer ventajas sustanciales de accesibilidad y aparcamiento para el vehículo privado. En Europa han proliferado las políticas de limitación del acceso en automóvil al centro, en favor del transporte público, para preservar una cierta calidad ambiental en la zona histórica de la ciudad. En este número recogemos las actuaciones contempladas en el Plan General de León y en San Sebastián.

Si bien las crecientes dificultades con que se enfrenta la planificación del transporte en las grandes ciudades ha orientado ésta hacia la búsqueda de nuevas formas de optimizar las infraestructuras ya existentes y a coordinar las políticas de transporte con las de crecimiento urbano, en búsqueda de una descentralización de actividades y difusión de la demanda de viajes, no han faltado tampoco los intentos de buscar en las nuevas tecnologías la satisfacción de esa demanda: nuevas autopistas de penetración, subterráneas o no, públicas o de peaje, «vehículo inteligente», la gestión del tráfico mediante complejos sistemas informáticos... En el presente número nos hemos limitado a recoger algunas de las novedades que estas tecnologías pueden ofrecer al transporte público y a la gestión del tráfico. Dejamos para otra ocasión el debate —imprescindible— entre los nuevos «magos» del tráfico privado y los partidarios de una planificación conjunta de las inversiones en los diferentes modos.

Hemos incluido en este número una bibliografía no exhaustiva sobre planificación del transporte, especialmente dirigida al proyecto de carreteras y viario urbano. Esperamos que esta documentación pueda resultar de utilidad a la hora de proyectar las numerosas vías rápidas previstas para los próximos años en nuestras ciudades.

Los aspectos relacionados con el transporte urbano son muy numerosos, y posiblemente el lector eche en falta algunas colaboraciones referentes a la financiación, el papel de la iniciativa privada, las posibilidades y limitaciones de ciertas actuaciones en el centro (túneles, nuevos aparcamientos, etc.). Hemos intentado limitar el contenido técnico del número en favor de una reflexión sobre las imbricaciones entre ciudad y transporte y reducir las colaboraciones sobre aspectos muy concretos en beneficio de los elementos que puedan contribuir al debate sobre dónde situar la planificación del transporte como elemento constituyente, y no autónomo, dentro de la urbanística. Si los problemas del hombre nacen de su incapacidad de permanecer quieto, esperemos que los numerosos esfuerzos realizados para facilitar sus desplazamientos no signifiquen la aparición de nuevos conflictos y, especialmente, la degradación de sus condiciones de vida en la ciudad. □

Angel Aparicio Mourelo  
Agustín Hernández Aja  
Jesús Rubio Alférez  
Coordinadores de la monografía.