

# DOS SEMINARIOS SOBRE LA CIUDAD Y EL TRANSPORTE: «VOIE ET VILLE» Y «VILLES ET TRANSPORTS»

Jean Loup Gourdon \*

La difícil coordinación del Proyecto viario y del Proyecto urbano, es el centro de la reflexión que aglutina a un amplio grupo de investigadores que desde 1962, coordinados por el Plan Urbano, dan vida al Seminario «Voie et Ville».

La relación entre el viario y los desplazamientos urbanos, es a su vez el objeto de estudio que da pie a un nuevo Seminario «Villes et transports» con el que enlaza esta nueva reflexión.

*TWO SEMINAR ON THE CITY AND ITS TRANSPORT:  
«VOIE ET VILLE» AND «VILLES ET TRANSPORTS»*

*The paper speaks of that difficult task which is the practical wedding of a road lay-out and a city project, a task that has been busying the minds of a considerable group of researchers since 1962 who co-ordinate their efforts through the City Plan and enliven the pages of «Voie et Ville».*

*That other inter-relation as between routes and the free flow of persons as within the city has also been studied, these studies giving rise to a new seminar «Villes et Transports» to cover this new field.*

21

Desde enero de 1986, el Plan Urbano ha generado, acerca del tema «vía y ciudad», un movimiento de reflexión y de evaluación, de desarrollo de la investigación y de movilización de actuaciones de expertos.

Desde el punto de vista de la investigación y de la experimentación, el tema «vía y ciudad» expresa la articulación y la conjunción del proyecto urbano y del proyecto vial. Por «vía y ciudad» se entiende un punto de vista que cede su puesto —al margen de las lógicas de flujos— a las investigaciones y a las potencialidades de desarrollo de los espacios colindantes afectados, un modo de valoración recíproca de la vía y de lo edificado, una intención razonable de «construir la ciudad con la vía» (intención reforzada por importantes referencias históricas —Haussmann, Cerdá, etc.—, lo cual no quiere decir construir la ciudad de Haussmann, Cerdá...), sin olvidar grandes ejemplos más recientes como el del gran bulevar de Lille-Roubaix-Tourcoing, de 14 km de longitud, trazado a principios de este siglo por el Ingeniero Stoclet.

En nuestros días, el conocimiento de los ingenieros de caminos y las formas de realización confieren a la obra vial una autonomía conceptual, técnica y financiera que impide alcanzar las dimensiones de una «obra abierta» (Umberto Eco), susceptible de integrar la multiplicidad de sentidos y de formas, existentes o futuras, del desarrollo urbano.

Como quiera que sea, la tarea de movilización y de producción de trabajos de investigación y de experimentación iniciada por el Plan Urbano ha sido seguida por el lanzamiento de la acción administrativa nacional «vía y ciudad», a la que el Plan ha suministrado conceptos operativos y

referencias experimentales. Esta acción tiene como finalidad realizar proyectos viarios en la ciudad, «verdaderas operaciones de ordenación urbana, conciliando los diferentes usos, creando una valoración recíproca infraestructura/urbanismo, etc.». La acción ha sido, en una primera fase, limitada voluntariamente a una docena de proyectos, varios de los cuales están iniciados y probablemente no deberán ir más allá del estado experimental.

Por su parte, el trabajo del grupo «vía y ciudad» del Plan Urbano contribuye ampliamente desde 1986 a «trabajar» el medio profesional (equipos técnicos municipales, directores departamentales del equipamiento, investigadores), suministrándoles en conjunto un instrumento conceptual de referencia y un «espacio público» de cambio, de evaluación colectiva y de experiencia.

El establecimiento de una relación entre la ejecución de la vía y los múltiples aspectos del desarrollo de la vida y de la forma urbana sobre el espacio que bordea esas vías ha supuesto una preocupación creciente de los poderes públicos, como lo demuestra toda una serie de acciones públicas llevadas a cabo estos últimos años: desde «Banlieues 89» hasta «vivir y circular en la ciudad», pasando por una «ciudad más segura», «vía y ciudad», ya citada, etc.

La principal cuestión que se plantea es saber cuál es el «retorno» posible de las enseñanzas que surgen del conjunto de esas acciones sobre los procesos iniciales de concepción y de realización de las vías y sobre las nuevas obras viarias.

— Dado que la multiplicación de las vías, según la concepción contemporánea, es fuertemente destructora del tejido urbano local, crea «espacios... desperdicios», desestructura los «barrios»<sup>1</sup>, ¿no hay forma de orientarse hacia la definición de un proyecto de construcción, de formación, de la ciudad a partir de la vía?

— ¿Debe renunciarse en el futuro a que la ciudad se forme a lo largo de las vías que atraviesan actualmente espacios no construidos? ¿No debe ordenarse ese futuro, desde la concepción inicial diseñando de otra forma los perfiles, y reduciendo al mínimo los desmontes y terraplenes que harán tan difíciles y costosas en el futuro las inevitables reestructuraciones urbanas? Y aún más, ¿una vía rápida no debería ser concebida en función de su transformación ulterior en vía urbana (permeabilidad al conjunto de la red de circulación y continuidad espacial con los espacios circundantes)?

— ¿No se debe finalmente, a la luz de ciertos trabajos de investigación que convendría desarrollar, preguntar sobre la lógica económica de las intervenciones de una administración que aporta, a la vez, financiación a la carretera, a la vivienda y a la ciudad y no sabría de forma duradera valorar un sector de intervención desvalorizando totalmente el otro?

### *Zoom marcha atrás*

Todas estas cuestiones no encuentran, quizá, su respuesta al nivel en que opera el tema «vía y ciudad», que es el del proyecto urbano.

Puede que sea necesario, operando sobre lo que se denomina en el cine un «zoom marcha atrás», considerar una escala más amplia de este problema y enfocar la intersección entre el conjunto (movimiento-movilidad-migración-desplazamiento), de una parte, y, de otra, la cuestión de la forma urbana general.

Más que nunca, en el comienzo de los años noventa, la organización de los desplazamientos, especialmente en las grandes ciudades, es objeto de debate en los medios de comunicación. A la aparición sistemática de noticias sobre tales como la congestión del tráfico y la financiación de las infraestructuras viarias y de los transportes colectivos, se añade la denuncia de la degradación del medio ambiente y del paisaje, así como la marginación y las tensiones sociales ligadas a ciertas estructuras urbanas.

<sup>1</sup> Ha sido considerable, de hecho, el número de proyectos «Banlieues 89» que tratan de la vía; de los 122 proyectos financiados con objeto de revalorizar los barrios «sensibles» o «mal ajustados», un centenar integraba aspectos ligados a la travesía de vías «impacto elevado».

Una importante reflexión parece, por tanto, necesaria para desarrollar el análisis de los lazos existentes entre la evolución de los fenómenos y de las técnicas de los desplazamientos y las transformaciones espaciales y sociales de las ciudades.

Dado que el imperativo del control del tiempo lleva a realizar infraestructuras y servicios que afirman de manera cada vez más fuerte su lógica propia, autónoma, independiente del espacio, la pregunta que se propone es el conocer lo que hay en la ciudad como forma y como bien colectivo, así como sus cualidades espaciales: economía, legibilidad, habitabilidad, sociabilidad, etcétera.

El Plan Urbano ha organizado un seminario de investigación, «Ciudades y transportes», que tiende a renovar y enriquecer las cuestiones referentes a la relación entre los transportes y la ciudad, y a poner a punto los conocimientos disponibles con la intención de definir las nuevas necesidades de investigación. □

\* Jean Loup Gourdon es Economista responsable de investigación en el Plan Urbain, París.

