

Recensiones y reseñas de libros recibidos

Accesibilidad y Calidad Ambiental. Perugia-Amsterdam-San Sebastián-Cuenca-Granada-Toledo-Bolonia-Grenoble-Fuenlabrada-Barakaldo-Gijón-Oviedo-Santiago de Compostela-Reims.

Libro colectivo, resultado de las ponencias del I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos. Granada. 1993

Ed. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, Madrid, 1995, 191 págs.

Desde que Colin D. Buchanan elaboró su conocido informe *Traffic in Towns* hasta hoy han pasado ya más de 25 años. Aquél fué probablemente el primer esfuerzo integrado para analizar el problema del tráfico urbano, concluyendo que dicho problema en el centro urbano e histórico era poco menos que irresoluble en aquellas circunstancias: era preciso imponer *restricciones* al vehículo automóvil privado como modo de transporte «de puerta a puerta».

El tema se elevó de nivel al resaltar que el problema era básicamente de transporte; y más aún de urbanismo, como elemento definidor de los usos del suelo que generan las demandas de transporte. Pero ya Buchanan señalaba que era preciso conseguir un adecuado funcionamiento del tráfico dentro de unos adecuados estándares de calidad ambiental, conforme al *triángulo accesibilidad-medio ambiente-coste*.

El libro que se recensiona trata el tema desde una necesaria óptica multiprofesional: recoge publicaciones, estudios y actuaciones implantadas en diversas ciudades españolas y de países de la Unión Europea; y ante la disyuntiva entre ampliar la capacidad de la infraestructura –tras el señuelo de ser una adecuada solución– o limitar el uso del vehículo privado, todos los autores toman postura a favor de esta segunda opción, a través de múltiples técnicas de común aplicación para estos centros urbanos. Dicho de otra forma, reflexionando sobre «si las «soluciones» de hoy pueden ser los problemas del mañana».

Desde visiones conceptuales hasta el análisis detallado de casos concretos, trata de

profundizar en el tema del tráfico en los Centros Urbanos y más específicamente en los Cascos Históricos, todo ello enmarcado en la *Declaración de Granada* para conseguir «una ciudad equilibrada, habitable y accesible para todos».

Resultaría imposible destacar en estas pocas líneas el contenido sustantivo de esta publicación. En términos generales se puede afirmar que es una acertada combinación de los aspectos teóricos-conceptuales y la aplicación práctica de los mismos, con las ventajas en este aspecto de una obra en colaboración. Es importante destacar el acierto de la elección del concepto motriz: la accesibilidad (entendida como posibilidad de alcanzar los servicios y actividades que justifican y son causa de los desplazamientos) dentro de un medio ambiente adecuado. Y el cambio de objetivo respecto de las actuaciones precedentes: no se trata de *maximizar* la «movilidad» en la ciudad sino la «*accesibilidad*».

Es claro que el estudio no puede limitarse exclusivamente a aspectos de tráfico o transporte. Su relación con el urbanismo, despoblamiento residencial, deterioro comercial, inseguridad ciudadana, degradación del patrimonio arquitectónico, contaminación ambiental, etc., es evidente. Por ello, es razonable el tratamiento colectivo a través de un adecuado sustento de carga conceptual y teórica, así como de la necesaria y profusa visión de supuestos de ejecución práctica, que llevan a la conclusión de la ponderación en la elaboración del programa del Congreso y la importancia de las actuaciones realizadas por el MOPTMA en colaboración con los Ayuntamientos de los municipios interesados. Quizás la única crítica negativa sería que solamente tres ponencias vienen acompañadas de la oportuna bibliografía, si bien esto puede disculparse, en alguna medida, por el carácter eminentemente práctico y de exposición de casos que se ha pretendido conseguir, a efectos de lograr «un aprendizaje colectivo», de manera que cada iniciativa sirva «como

ejemplo a imitar o como experiencia a evitar», como se indica en la Presentación.

En efecto, el lector puede encontrar básicamente dos tipos de trabajos: unos conceptuales, teóricos, de posible aplicación generalizada y que invitan a la reflexión, en términos abstractos, respecto de la imperiosa necesidad de tomar medidas de reducción del tráfico automóvil en los supuestos considerados; y otros, de carácter aplicativo, con la descripción de medidas concretas tomadas o propuestas en diversas ciudades (españolas y europeas) en los últimos años, con indicación, en su caso, de los resultados obtenidos.

Se observa una clara vocación de resolución integral de los problemas, elevándolos de nivel, siendo el planeamiento urbanístico un marco de referencia constante, sin olvidarse de los aspectos económicos y financieros. Se trata de alcanzar un nuevo equilibrio entre accesibilidad y preservación del ambiente urbano, fundamentado en técnicas de planificación y ordenación urbanística que incorporan las dimensiones temáticas de la movilidad, el transporte y el aparcamiento; garantizando su viabilidad y su ejecución programada. La idea básica es que se debe tratar de operaciones integrales, con diversidad funcional y consiguiendo un centro con movilidad ambiental, accesibilidad y socialmente equilibrado.

Así, a modo de ejemplo, no se trata ya de implantar «zonas o islas peatonales» tratadas como elementos independientes, sino de establecer ordenaciones peatonales, itinerarios continuos, conectados al transporte público, la vivienda, los equipamientos, etc.; es decir, en sentido figurado, más que un urbanismo del «zoning» es preciso tender a un urbanismo integrador: el tráfico, el transporte, los usos del suelo, deben estar integrados en la lógica de cada ciudad, y no formar planes de actuaciones independientes y desconexas, que se han producido, por desgracia, con frecuencia.

Una breve muestra de listado de actuaciones que el lector podrá encontrar es la siguiente:

- un nuevo modelo en el marco del enfoque ACCES (reducir las necesidades de viajes, disminuir el uso ineficaz de los coches y su impacto negativo, proporcionar medios de

transporte alternativos viables y sustituir movimiento físico por comunicación virtual);

- considerar el problema como un conflicto cultural, social y político y no exclusivamente técnico;

- tender hacia una reconversión ecológica de la ciudad, basada en los medios no motorizados;

- coordinación con el planeamiento urbanístico;

- frenar la creación de oferta de infraestructura;

- reordenación viaria –adecuada gestión de la circulación y uso del viario; descongestión de travesías, restricción del tráfico; tranquilización del tráfico; reordenación de plazas y calles convencionales–;

- fomento del transporte público: implantación del tranvía; creación del primer «metropolitano peatonal» del mundo; sistemas no convencionales de transporte colectivo (sistema hectométrico, de escaleras mecánicas o pasillos mecánicos, ascensores);

- peatonalizaciones; calles de coexistencia; zonas e itinerarios peatonales, itinerarios ciclistas;

- políticas de aparcamiento: control del aparcamiento; aparcamientos subterráneos y perimetrales para residentes; no incrementar la oferta global de aparcamiento en el centro urbano, entre otros modos limitando en los planes urbanísticos el número de plazas de aparcamiento ligadas a las oficinas y al comercio, en función de la calidad del transporte colectivo;

- reducir y acortar desplazamientos –a través de la regulación integrada de usos del suelo en el planeamiento urbanístico–;

- reordenación de los espacios públicos;

- implantar las soluciones por fases;

- diálogo e información pública exhaustivos (incluso con referendums).

Ejemplos como los de Toledo –muy adecuado para un uso peatonal ya que la distancia entre bordes del casco histórico es de sólo 1.200 metros–, Granada, etc., pueden servir para explicitar todos los problemas que se pueden encontrar en cualquier centro histórico; sus centros históricos han sufrido procesos de sustitución y expulsión por el tratamiento urbanístico jerarquizado que se ha llevado a cabo, por lo que es preciso

invertir la tendencia urbanística inducida durante años.

Los problemas detectados pueden ser comunes a muchos centros históricos; y muchas de las soluciones adoptadas en un centro pueden ser aplicables a otros. Sin embargo, la importación directa y sin mayor fundamento de las soluciones de una ciudad a otra no es nada recomendable. El estudio de las soluciones adoptadas en otras ciudades es un paso imprescindible para la implantación de nuevas actuaciones. El MOPTMA ha realizado estudios piloto -Toledo, Granada y Cuenca- desarrollando una metodología de intervención en las ciudades, definiendo criterios de actuación y estableciendo formas de cooperación entre las diversas Administraciones Públicas.

En todo caso, es preciso indicar que se ha avanzado mucho desde que Buchanan publicó su *Traffic in Towns*. Sin embargo, evidentemente, el debate no está cerrado (de ahí este Congreso internacional y la presente publicación), siendo preciso sumar esfuerzos en la línea realizada para poder caminar hacia una situación más satisfactoria de nuestras ciudades, en la accesibilidad y en el resto de elementos de calidad de vida. Si no se actúa, el incremento sin límites del uso del vehículo privado puede llevar a la parálisis de la ciudad, por lo que hay que modificar la cultura viaria y conseguir que el incremento de los desplazamientos se haga por medios no motorizados o por medios colectivos, procurando una mejor gestión de la infraestructura existente basada en una gestión de la demanda.

En *resumen*, un libro de indudable interés para comprender mejor los conceptos, conocer las actuaciones realizadas e incitar reflexiones en las personas (políticos, técnicos, etc.) relacionadas con las materias del transporte, el tráfico y otros campos directamente relacionados con ellos, de entre los que destaca especialmente, el urbanismo (recuérdese que para Cerdá la ciudad estaba integrada por «vías» y espacios «intervías», de donde se desprende la gran importancia que nuestro insigne urbanista otorgaba a los aspectos relacionados con el viario urbano).

Ricardo Santos Díez

L'urbanisme souterrain.

Sabine Barles y Andrppe Guillaume.
París, Presses Universitaires de France, col.
Que sais-je?, 1.^a ed.: octubre de 1995.

Se ha llegado a escribir: «Si el comienzo del siglo XX ha estado marcado por la creación del metro, su final estará vinculado al desarrollo del urbanismo subterráneo». Naturalmente, es una exageración interesada; pero lo cierto es que la importancia del urbanismo subterráneo crece. Algunos libros editados en los últimos años (*Underground Structures: Design and Instrumentation*, ed. a cargo de R. S. Sinha, 1989; *Franchissements souterrains pour l'Europe*, ed. a cargo de M. Legrand, 1990; *Underground Space Design*, de Carmody y R. Sterling, 1993); seis congresos internacionales específicos sobre esta materia (los últimos en Minneapolis, 1986; Shangai, 1988; Tokio, 1991; Delft, 1992; y ahora París, 1995), y sobre todo en menor medida, París y otras ciudades europeas dan cuenta del vigor de esta práctica. Precisamente el desarrollo de la VI Conferencia Internacional, celebrada en la última semana de septiembre en el centro de La Villette (París), aunque acritica sobre algunas cuestiones esenciales, ha servido para demostrar la importancia, actual del urbanismo subterráneo. Sus organizadores han sido Sabine Barles y André Guillaume, autores también del libro que se presenta en estas notas, que se ha hecho público en el citado congreso.

Como corresponde a la colección en que se inscribe, el objetivo del libro (plenamente alcanzado, hay que decirlo ya) es el de dar cuenta del estado de la cuestión. Bien es cierto que hay muchas formas de resumir una situación, pero sus autores ofrecen garantías. André Guillaume es autor de numerosos artículos sobre la historia de la tecnología urbana y de un libro memorable, *Le temps de l'esu* (Champ Vallon, 1983) al que este mismo año hay que añadir, además del que aquí comentamos, una obra de gran magnitud, *Bâtir la ville* (También en Champ Vallon, 1995). Dirige el equipo de «Técnica y medio urbano» en el «Laboratoire Theorie des Mutations Urbaines» (LTMU), donde trabaja como investigadora Sabine Barles, con obra investigadora más breve. Este librito, de 126 páginas, sustituye en la colección a otro del

mismo título (del que conserva la numeración en la colección *Que sais-je?*: ambos llevan el núm. 533), editado en 1952 y firmado por E. Utudjian, verdadero pionero del urbanismo subterráneo actual y fundador en 1933 del GECUS, un «grupo de estudios del centro urbano subterráneo» que llegó a tener una importante participación en la obra de Les Halles de París. Barles y Guillaume han escrito un texto claro, preciso, con datos abundantes y bien organizados, muy actualizado y equilibrado entre los distintos asuntos de que trata. Además no rehúye la crítica y, por tanto, resulta convincente en sus comentarios. Es, en este sentido, modélico.

Se extiende a describir las dimensiones actuales del fenómeno subterráneo, tanto en lo que se refiere a las utilidades más tradicionales como al panorama y expectativas actuales y de futuro. La más evidente es la multiplicación de los cimientos a que obliga la densificación de la ciudad y el crecimiento, diversificación, sobrepresión en muchos casos, de las redes técnicas, lo que es estudiado en un capítulo que lleva el sugerente título «Ordenar el caos» (aquí es inevitable la referencia al libro de Dupuy *L'urbanisme des reseaux*, París, PUF, 1992). Igualmente se analiza el momento actual de las infraestructuras de transporte subterráneas, la progresión de las líneas de metro en las grandes ciudades, el conflicto (cuyo origen se remonta al pasado siglo) entre el transporte local y las redes territoriales, la relación entre el tamaño de la aglomeración y las soluciones subterráneas y los criterios de arbitraje y examen para la elección entre la opción aérea y la subterránea del transporte colectivo, que se revelan especialmente útiles en este momento en España donde un buen número de ciudades pretenden el soterramiento de los trazados ferroviarios interiores. También es frecuente en nuestro país el debate sobre las propuestas de nuevas vías rodadas en túnel. El libro ofrece en este campo informaciones y referencias a grandes obras en realización (como el enterramiento de la *Central Artery* de Boston) o en estudio (como los monumentales proyectos Icare, Laser o Hisope de París), y pone el acento en el análisis de la «real utilidad pública» de este tipo de soluciones. Los parques de

estacionamiento constituyen otro uso típico del subsuelo urbano que se estudia, cuya utilidad –según los autores– es «difícilmente contestable» (aquí su autoexigencia crítica parece algo atenuada). Se exponen y comentan las características de los nuevos parques *automáticos* de estacionamiento: también sobre este tipo de propuestas ha habido polémica reciente en Barcelona.

Pero el fenómeno subterráneo se presenta hoy extraordinariamente vigoroso en lo que se refiere a los centros comerciales y la extensión de grandes equipamientos culturales. En el análisis de estas cuestiones es donde el libro resulta más interesante. Se describen sintética pero suficientemente los casos de Montreal (la megalópolis más subterránea, con 29 km de corredores que acogen cada día a más de 500.000 personas), las ciudades japonesas (con propuestas que parecen desmesuradas, como las del 3.^{er} *Plan de largo plazo de Tokio*, de 1990, o los proyectos *Odysea 21*, *Neo-Edo*, y otros) o los ejemplos europeos (con París a la cabeza, tanto en las propuestas comerciales, como el gran agujero de Les Halles, como en las de nueva generación de intervenciones subterráneas, como la extensión del Gran Louvre). Se habla para justificar los nuevos centros del extremado rigor del clima en las ciudades canadienses (se dice incluso que Montreal es, con Moscú, la ciudad del mundo de más duras condiciones climáticas), y de las recomendaciones de la Agencia de Tokio sobre las ventajas de estas obras en la prevención de riesgos sísmicos, pero los autores destacan el hecho de que los principales promotores de los nuevos centros comerciales han sido las compañías de ferrocarril, presionadas a la vez por los poderes públicos para reducir o mantener el precio efectivo de los billetes de transporte y por su accionariado para buscar otras fuentes de beneficios: el aprovechamiento del gran volumen peatonal que recorre las estaciones de metro o ferrocarril para constituir allí mismo nuevos espacios de comercio y ocio resulta un colateral demasiado atractivo como para que aquellas compañías lo desaprovechen. El éxito que demuestra su notable aceptación y uso parece incuestionable, a pesar de algunas claras disfuncionalidades, sobre todo

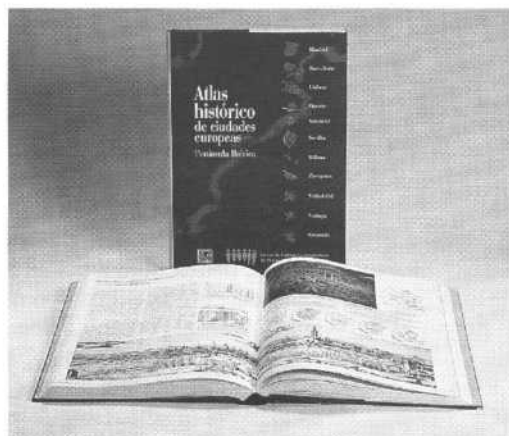
económicamente: la rentabilidad de estos espacios es enorme, y se asocia el fortísimo declive de la principal vía comercial de Montreal, Saint Catherine, con el desarrollo de la red subterránea que la cruza.

El libro se hace, por otro lado, muy atractivo en sus continuas referencias a la historia del urbanismo que los autores, especialistas en esta materia, aportan. Los comentarios sobre las cotizaciones del subsuelo en la ciudad preindustrial, las descripciones de Montesquieu de la sociedad utópica troglodita, los gráficos de los proyectos de estaciones subterráneas del pasado siglo o, más próximo a nosotros, el París subterráneo y el *zoning* subterráneo imaginados por Utudjian en la década de los treinta, entre otros ejemplos, suponen un nuevo aliciente. También en uno de los capítulos se sintetiza el estado actual de la complicadísima cuestión jurídica del subterráneo, con referencias al debilitamiento del derecho de propiedad proporcional a la profundidad, los problemas indemnizatorios en las obras públicas del subsuelo, o los contrastes entre países, desde el énfasis canadiense en el «paternariado» hasta las leyes suizas o la *geo-planificación* nórdica (un verdadero plan de ordenación urbana del subsuelo es, por ejemplo, el realizado en 1986 por el *Helsinki City Planning Department*).

Pero quizá sean los últimos capítulos los que pueden resultar más útiles. En ellos (aunque no sólo allí: ver, por ejemplo: págs. 74 o 95) se analizan críticamente las características más o menos generalizables del urbanismo subterráneo. Los sobrecostos de todo tipo (un centro comercial subterráneo en Francia tiene unos costes de mantenimiento entre el 40 y el 60 por 100 superiores a uno aéreo del mismo tipo; por no hablar del coste de construcción); los enormes problemas de seguridad (respecto a incendios, emisiones de humo y gases, la extensión del pánico, la difícil planificación de las ayudas); el multiplicado «síndrome del edificio enfermo», la «polución luminosa», olores y emanaciones de gas radon que causan estos espacios; otras consideraciones ambientales: humedad, inercia térmica del subsuelo; las condiciones antisísmicas y las ventajas para la defensa civil (se refieren proyectos japoneses, chinos,

nórdicos y suizos); las dificultades para una buena solución arquitectónica (de hecho, el diseño de la mayor parte de las obras subterráneas realizadas no merece una buena calificación); el conflicto arqueológico; las transformaciones ecológicas del subsuelo, el concepto mismo de ciudad, desde la crítica radical ecológica y de la «ciudad sostenible» (a la que, por cierto, el libro no presta excesiva atención). Todos estos aspectos son esenciales en el debate sobre la opción subterránea, a la que algunas ciudades van accediendo prácticamente a ciegas: Un poco más de luz, como la que este libro sin duda aporta, no vendrá mal en la polémica.

M. Saravia



Atlas histórico de ciudades europeas.

Península Ibérica: Madrid, Barcelona, Lisboa, Oporto, Valencia, Sevilla, Bilbao, Zaragoza, Valladolid, Málaga, Granada.

Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
SALVAT, 1994. 352 PP.; il. 34,5 cm.
ISBN: 84-32809-94.

El Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, con la colaboración de la Universidad Politécnica de Cataluña y de la Fundación Caja de Arquitectos, presenta el primer volumen, dedicado a la península Ibérica, de un ambicioso proyecto: la edición, en diez volúmenes, de un *Atlas histórico de ciudades europeas* cuyo objetivo es contribuir a un mejor entendimiento y comprensión de la ciudad a partir del análisis, desde una perspectiva dinámica, de las reglas de

formación y los procesos históricos que están en la base de la configuración de cien ciudades europea.

La idea básica que sustenta y justifica el esfuerzo realizado y por realizar es la convicción del papel fundamental de las ciudades a lo largo de la historia europea y por tanto de la importancia de conocer y entender la historia y evolución de aquellas para entender ésta y de que la dimensión espacial es, así mismo, fundamental para entender la ciudad.

A partir de esta concepción el proyecto da un paso más, en la ya larga tradición de estudios históricos sobre ciudades, incorporando en su planteamiento dos aspectos que podríamos considerar como los rasgos más atractivos y singulares del mismo, por cuanto, además de ser los más novedosos, son los que más arriesgan abriendo nuevos caminos de discusión. En primer lugar la aproximación temática a la definición de la estructura urbana superando la meramente morfológica y, en segundo lugar, la dimensión comparativa del análisis superando los análisis estrictamente locales de cada ciudad.

Este planteamiento configura los elementos clave del estudio: el equipo redactor el método empleado y el contenido documental.

En cuanto al primero cabe destacar el carácter interdisciplinar y la amplitud y calidad del mismo. Dirigido por M. Guàrdia, F. J. Monclús y J. L. Oyón engloba a 30 profesionales de diversas disciplinas: historia, arquitectura, geografía, economía, sociología... organizados por equipos de estudiosos específicos para cada ciudad.

La inclusión de un primer capítulo dedicado al estudio y descripción de los procesos de urbanización en la península Ibérica desde 1550 a 1991 supone una brillante aportación en este tipo de trabajos, fruto de la aludida vocación estructural y comparativa. En este capítulo donde se analiza el crecimiento, distribución y estructura económica del sistema urbano peninsular apoyándose en la correspondiente cartografía temática, se aporta además una base de datos de inestimable valor para los estudiosos de la materia.

Los capítulos dedicados a cada ciudad parten de una pretendida estructura uniforme

tanto en el orden conceptual como en el formal referida a las cuestiones que se consideran relevantes en relación con el enfoque temático y espacial: situación y emplazamiento, evolución, funciones urbanas, demografía, estructura socio-funcional, infraestructuras, planes y proyectos... Sin embargo, por razones y dificultades que se justifican en la Introducción: diversidad de equipos, investigaciones existentes y características propias de cada ciudad la pretendida homogeneidad se pierde, dificultando el ejercicio comparativo buscado. De tal manera, que aunque el resultado final es más que suficientemente satisfactorio en cuanto al objetivo de explicar la evolución y configuración espacial de cada ciudad, se echa en falta una mayor sistematización en el tratamiento y presentación de los temas que favoreciese la mencionada comparación entre los procesos y formas de evolución de las distintas estructuras urbanas a través de las diversas épocas históricas.

Es de señalar, en este sentido, las valiosas aportaciones en la cartografía temática de elaboración propia especialmente la referida a los procesos de evolución y esquemas de crecimiento, estructuras urbanas; renovaciones, principales intervenciones, infraestructuras, de las que, sin embargo, no se extrae todo el potencial de comparación posible al no estar suficientemente sistematizado su tratamiento y disposición en cada capítulo.

La selección de las ciudades puede ser, obviamente, otro de los aspectos discutibles, como por otra parte lo puede ser siempre toda selección. El criterio ha sido matizar la selección basada en la importancia del tamaño demográfico mantenido a lo largo de los años, con el rango urbano significativo, el carácter ejemplar de determinados destinos o la diversidad regional y funcional. Como resultado de ello quizá se podría decir que no están todas las que son (significativas) pero, sin duda, todas las que están son (significativas).

La relación de fuentes utilizadas y la bibliografía es otra valiosísima aportación que todos los estudiosos y profesionales relacionados en su trabajo con la ciudad sabrán sin duda agradecer; si bien el carácter

y tratamiento dado al documento lo hace accesible no sólo para los especialistas en la materia si no para cualquier lector culto interesado en la ciudad.

En definitiva debemos dar la bienvenida a este primer volumen del Atlas histórico de ciudades europeas dedicado a la península Ibérica como un hito trascendental en la ingente e ineludible tarea de entender nuestro

pasado para proyectar nuestro futuro, tanto por el avance que supone en la interpretación y en la síntesis de la evolución de las ciudades en él incluidas y de nuestro sistema urbano como por las nuevas pautas que abre para futuras investigaciones.

Marta García Nart