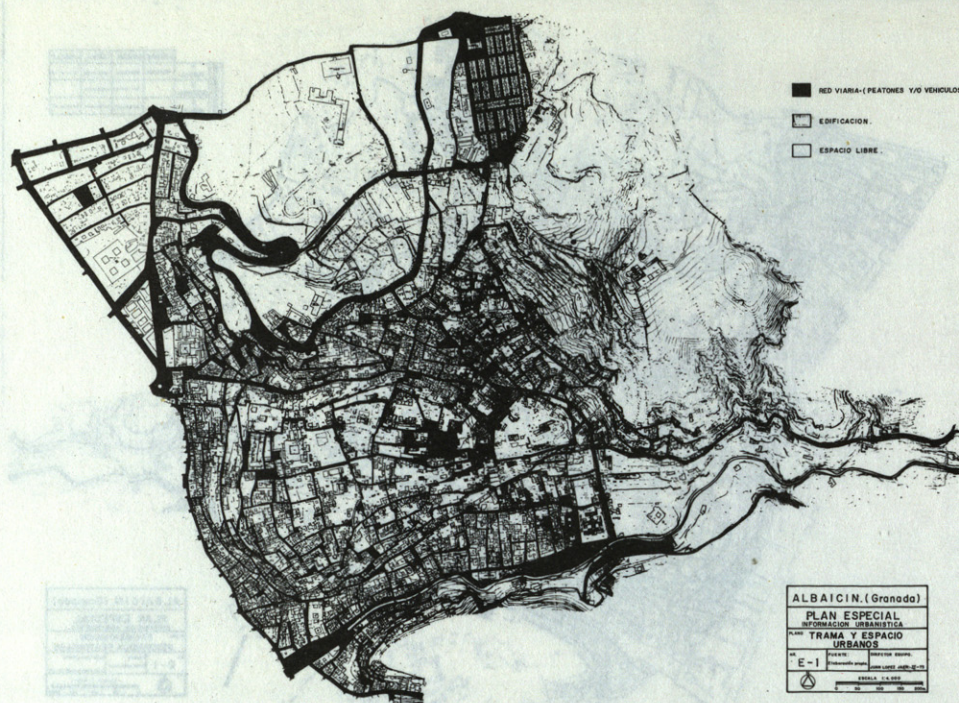
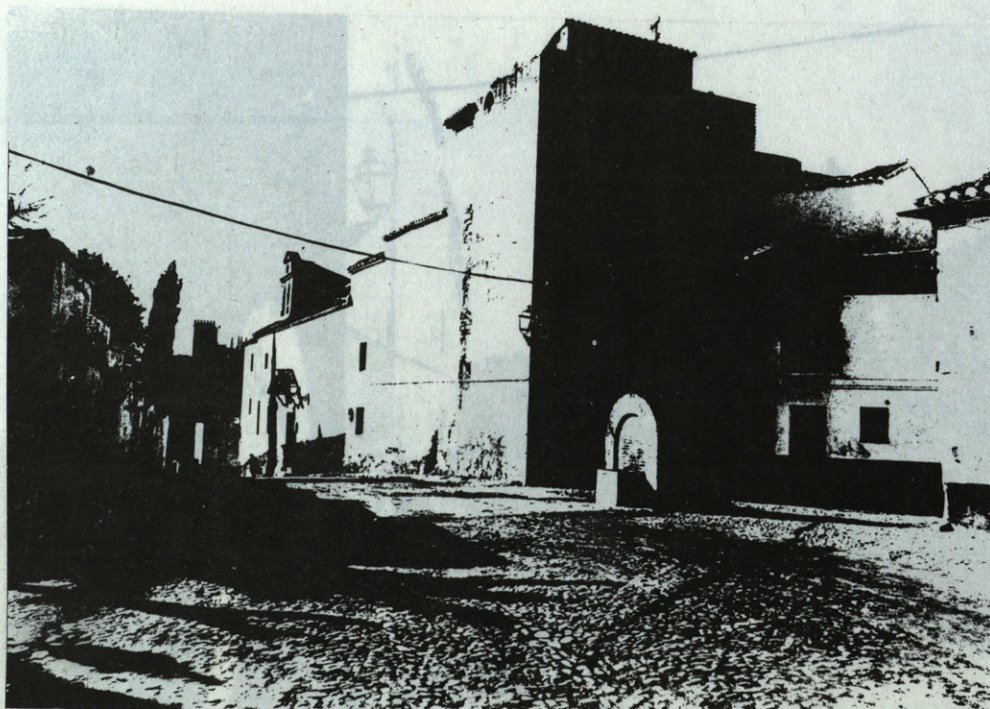




Trama y espacio urbanos



## 2.5 TRAFICO y transporte

2.— Información previa



ARTURO SORIA PUIG

### OPCIONES DE PARTIDA PARA EL ESTUDIO Y DEFINICION DE UNA POLITICA DE TRANSPORTES PARA EL ALBAICIN

LA REDUCCION DE LOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE A LOS DE CIRCULACION AUTOMOVILISTICA

Aunque tan desplazamiento sea el de un anciano a pie como el de un señor en coche, ocurre que, en la práctica, casi todos los métodos hoy usuales en los estudios de transporte urbano no lo consideran así.

Para abordar las cuestiones planteadas por la circulación de automóviles cabe recurrir a cientos de tablas, ábacos, normas y publicaciones; para los restantes problemas de transporte —que no son pocos ni despreciables— existe mucha menos literatura técnica y precedentes a los que acudir.

Y esto que sucede en los medios técnicos, no es exclusivo de ellos, sino más bien un reflejo de lo que acontece en círculos más amplios de la sociedad don-

de se tiende, consciente o inadvertidamente, a reducir los problemas de transporte a los problemas de la circulación de automóviles que no constituyen más que una parte —todo lo importante que se quiera— de aquéllos.

En cierta manera, lo que a veces se hace en dichos círculos es proyectar, de modo casi mecánico, sobre toda la sociedad, los problemas y planteamientos propios de un cierto grupo social al que suelen pertenecer tanto los técnicos encargados de estudiar los problemas, como las autoridades que contratan a tales técnicos.

Para no pocos granadinos motorizados y de formación universitaria, el Albaicín es fundamentalmente, desde el punto de vista del transporte, una zona por la cual resulta difícil circular y estacionar y, en consecuencia, consideran, de manera casi instintiva, estos dos problemas como los prioritarios.

Es indudable que dichos problemas existen y no resulta raro que pesen en la mente del granadino que pretende visitar o ir al Albaicín en coche, pero antes de



proyectar inconsciente y mecánicamente sobre el Albaicín los problemas de los visitantes —entre los que se cuentan los técnicos que redactan el plan— cabe preguntarse también cuáles son las prioridades de los albaicineros, o mejor dicho, de los distintos grupos sociales que allí habitan y cabe asimismo examinar hasta qué punto coinciden los criterios y necesidades de los visitantes y presuntos invasores de la zona con los de sus actuales habitantes.

#### SEGUN EL COLOR DEL CRISTAL CON QUE SE MIRA

Uno de los rasgos característicos del Albaicín es la heterogeneidad de su población, tanto en lo económico como en lo social y cultural. Pues bien, al proyectar sobre un barrio las aspiraciones, problemas, planteamientos e intereses de un determinado grupo social, se suele hacer caso omiso de las diferencias, se suelen borrar las desigualdades o se actúa como si tales no existieran. En el mejor de los casos se da un trato igual a los distintos grupos, olvidando que tratar por igual personas o problemas desiguales equivale a mantener e incluso afianzar las desigualdades.

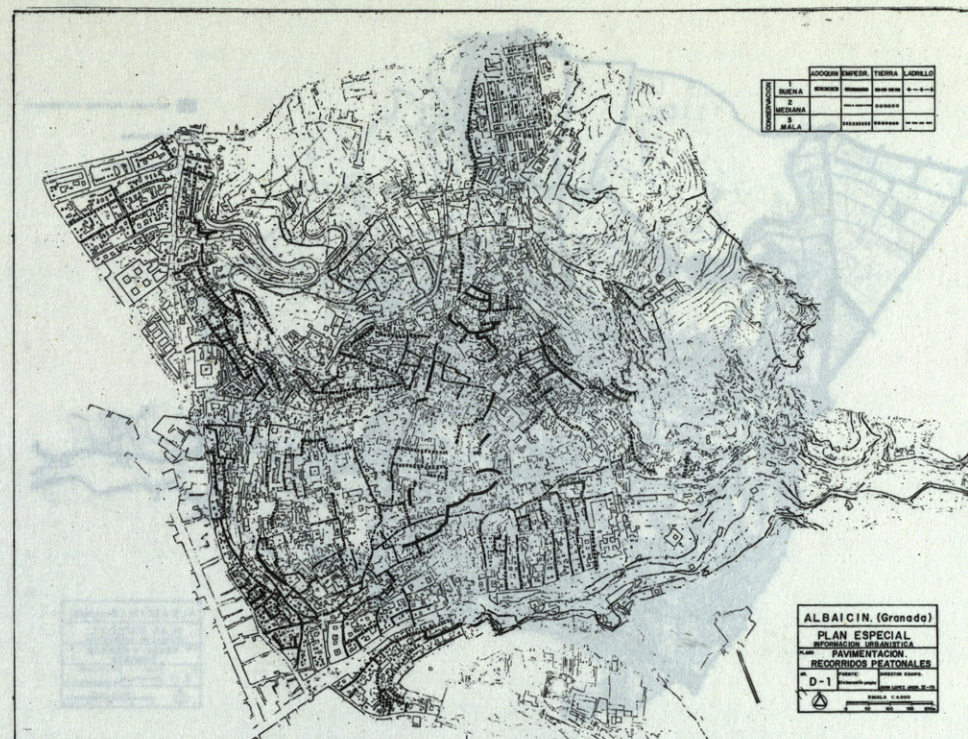
La política a seguir en relación con el transporte varía radicalmente según que la cuestión se contemple desde el punto de vista de los albaicineros más modestos o desde el de los más acomodados o desde la perspectiva de los visitantes. Esto es tan evidente que hasta en los estudios realizados por organismos oficiales de no pocos países de Occidente se empieza a tenerlo en cuenta, en cierta manera, mediante la utilización del llamado análisis multicriterio.

En el Albaicín no faltan personas incluso de edad avanzada que bajan a pie para ahorrarse el billete del autobús y que

se quejan con vehemencia de la subida a 4 pesetas del precio del viaje. De estas personas no cabe decir que gocen de una situación económica boyante ni que se hallen, por así decir, al borde de la motorización.

Para bastantes habitantes del espacio que comprende el plan, hay muchos otros problemas más urgentes que el de motorizarse: desde el de subsistir al de la mejora del entorno (desencombrado, servicios de limpieza, conservación y recogida de basuras, etc) o al de la mejora de la vivienda (agua corriente, dotación de servicios en la proximidad de las mismas, etc). Piénsese, por poner unos ejemplos, en Hazagrande, en los alrededores de San Miguel Alto, en amplias partes de las zonas comprendidas entre el Callejón del Zenete y la Calle Elvira o entre la Cuesta de la Alhacaba, la Carretera de Murcia y la calle de San Ildefonso.

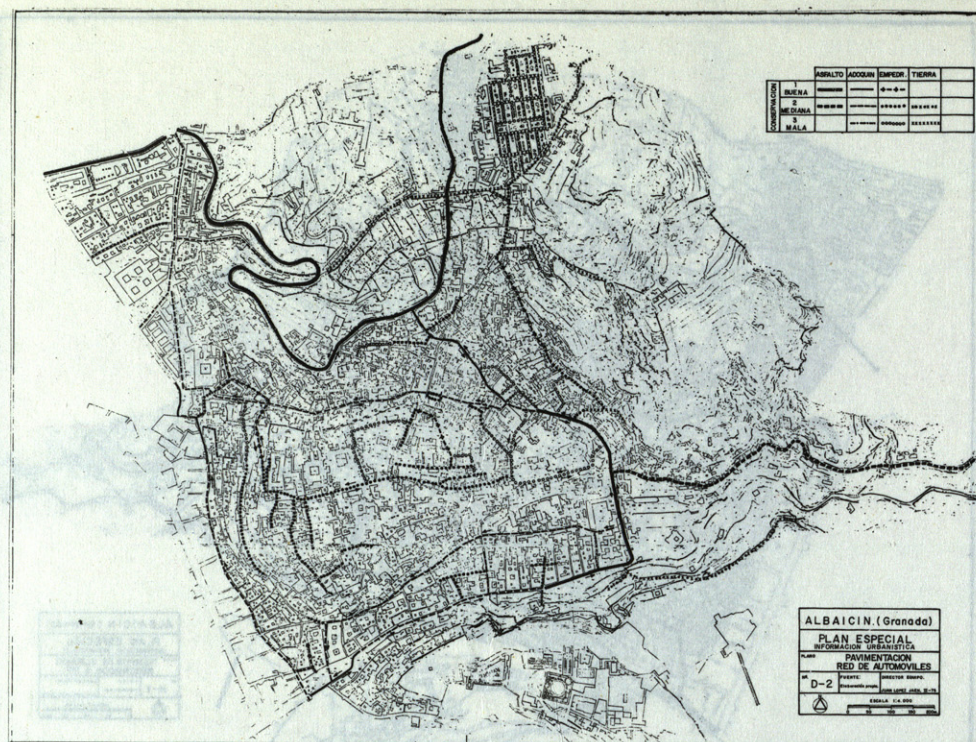
Para personas acomodadas que deseen mudarse al Albaicín, el problema del agua, del retrete, de la vivienda, es más o menos secundario en tanto que lo pueden resolver con sus propios recursos económicos creando, si hiciera falta, un entorno interior agradable, cerrado, aislado, que compense y proteja del entorno exterior, Pudiendo, pues, arreglar *individualmente* los problemas relacionados con la vivienda y el entorno, lo que piden es que se les resuelva el problema *de su transporte individual en coche* invirtiendo en calles, estacionamientos, etc; que es algo que beneficia a casi todos los propietarios y que, sin embargo, no se puede realizar a título individual, razón por la que se le pasa la papeleta a la Administración Local, es decir, a los fondos públicos y colectivos.



Pavimentación o recorridos peatonales







Pavimentación; Red de automóviles



## PRIORIDAD EN LA SELECCION DE INVERSIONES

Dado que los recursos son escasos y no es factible atender a todas las cuestiones que serían necesarias, es preciso seleccionar las inversiones según una lista de prioridades. En relación con el transporte se plantean dos alternativas muy nítidas.

Si se decide o se propone dar prioridad a las inversiones en infraestructura viaria para mejorar las condiciones de circulación y estacionamiento sobre las inversiones en mejora y acondicionamiento de las viviendas y de los espacios públicos y en la adecuada dotación de servicios, esto supone aceptar, tácita o explícitamente, que la renovación urbana la van a llevar a cabo individualmente, vivienda a vivienda, los grupos sociales más adinerados, para los cuales el Albaicín se hace más apetitoso si la accesibilidad en Vehículo privado crece. Las mejoras en la red viaria que acrecientan la accesibilidad en coche se suelen traducir también en un aumento de la presión sobre el barrio debido a la cual el mercado del suelo experimenta cambios notables que, a la larga, acarrearán la definitiva expulsión de la zona de sus habitantes menos acomodados.

Si, por el contrario, se decide dar prioridad a inversiones destinadas a solventar problemas que desde el punto de vista de los sectores menos favorecidos son más urgentes o apremiantes que los relativos al transporte en vehículo privado, *entonces se sientan parte* de las bases de un proceso de renovación urbana radicalmente distinto del esbozado antes; proceso que, por supuesto, puede exigir inversiones en transporte, pero no dirigidas de manera exclusiva a facilitar la circulación en automóvil.

Si la renovación urbana se plantea a

base de atraer más gente adinerada al barrio, estas personas trasladarán consigo *sus* propios problemas y entre ellos, en lugar primordial, dadas las características del Albaicín, los que suscita el automóvil.

*Si la renovación urbana se concibe en función de los habitantes de siempre, entonces el automóvil creará menos problemas pues éstos están acostumbrados a vivir sin coche en el Albaicín.* Si se van del barrio es por otros motivos ajenos a la accesibilidad en coche —por ejemplo, por el deficiente servicio de transportes colectivos que suelen comparar con el de otros barrios granadinos, como el Zaidín, que lo tienen mejor—, y si se quedan también. En mi opinión, la poca o baja accesibilidad en coche de ciertas zonas del Albaicín no es causa desencadenante ni apenas adyuvante del traslado de sus habitantes a otros lugares. Es más, me atrevería a lanzar la hipótesis de que quizás la única manera de que un lugar agradable sea consumido por gente de recursos modestos o escasos es que sea poco accesible en coche, pues si lo fuera o se hiciera muy accesible mediante las obras necesarias, se dispararían los procesos esbozados anteriormente por la mayor presión de otros grupos sociales.

## NEUTRALIDAD CONCEPTUAL ANTE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE

Nada de lo anterior presupone en modo alguno una toma de postura adversa al coche. El ingeniero de transporte no ha de tomar partido por ningún medio particular de transporte, sino que su tarea debiera ser la de estudiar las características específicas de cada uno —tanto las ventajosas como las que no lo son— e intentar aprovechar las positivas y paliar las negativas dentro de un enfoque que abar-



que todo el subsistema transporte y que tenga en cuenta la perspectiva de los usuarios, beneficiarios y perjudicatarios de los distintos medios, así como la de la comunidad con sus diversos grupos e intereses. En última instancia, los diferentes medios de transporte no son más que instrumentos y por lo que se ha de tomar partido, en todo caso, es por los objetivos, generales o concretos, que se le fijen al subsistema transporte y no por los instrumentos con que se pretenda alcanzarlos.

Tampoco se trata, por así decir, de condenar a los habitantes del Albaicín a no tener coche. Por un lado y tal como ya insinuábamos antes, sobre no pocos de ellos pesan condenas más graves y acuciantes que esas. Por otro lado, es preciso reconocer que tanto la topografía como la arquitectura, la escala y la red viaria actuales no favorecen precisamente el uso del automóvil. Como tendremos ocasión de ver más adelante, para realizar la mayoría de los viajes en coche particular sería preciso emprender radicales y onerosas medidas de cirugía urbana que cambiarían bárbaramente la presente fisonomía del barrio tanto en sus características físicas como sociales. Por último, y dado que hoy parece haberse olvidado, conviene recordar una y otra vez que el subsistema transporte puede funcionar eficientemente con pocos efectos secundarios nocivos y sirviendo a toda la población, sin apoyarse de modo casi exclusivo, y para todos los tipos de viajes, en el automóvil particular.

Atajar el uso indiscriminado del automóvil no equivale, ni mucho menos, a adoptar una actitud malchusiana en relación con el mismo. Lo único que se persigue es evitar o frenar la monopolización del transporte por un solo medio, pues ello va, indiscutiblemente, en contra del

funcionamiento óptimo de todo el subsistema transporte y es tan peligroso como el depender de una única fuerza de energía existiendo múltiples no excluyentes entre sí. *Se trata, pues, de preservar y aumentar la complejidad del subsistema transporte en vez de uniformizarlo y simplificarlo.*

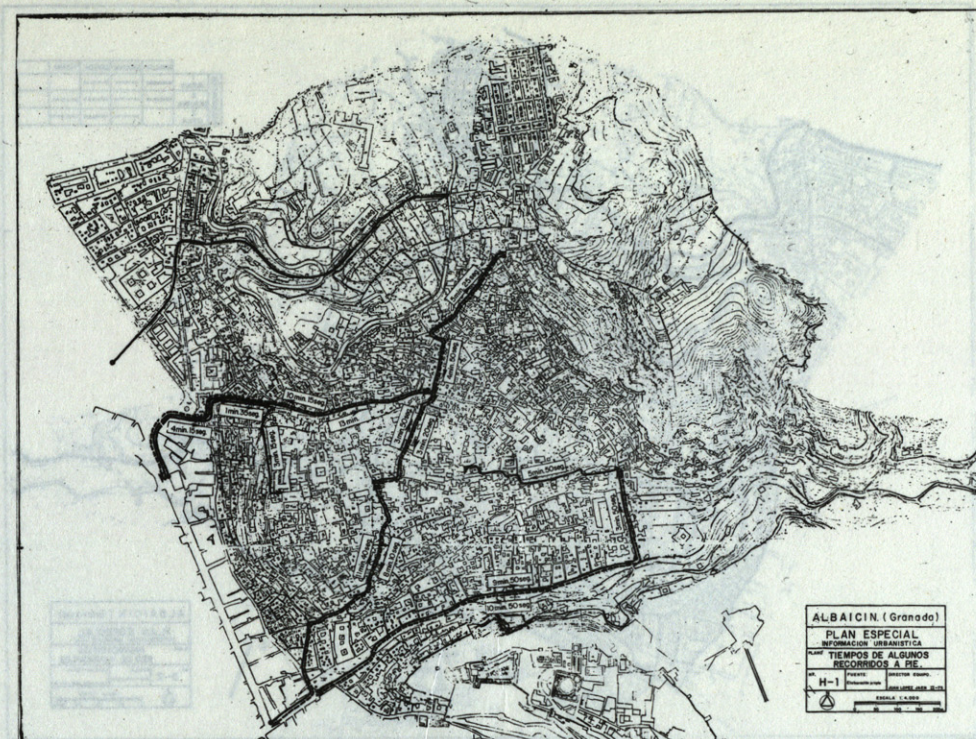
*La manera de mantener una neutralidad conceptual ante los diferentes medios de transporte y de no contribuir a la simplificación del subsistema es tomar como unidad de medida a las personas y no, tal como se acostumbra hoy en día, a un medio particular de transporte: el automóvil.*

Este cambio en la unidad de medida se ha reflejado lógicamente en la manera de recoger y de ordenar la información, tal como se verá en los apartados siguientes.

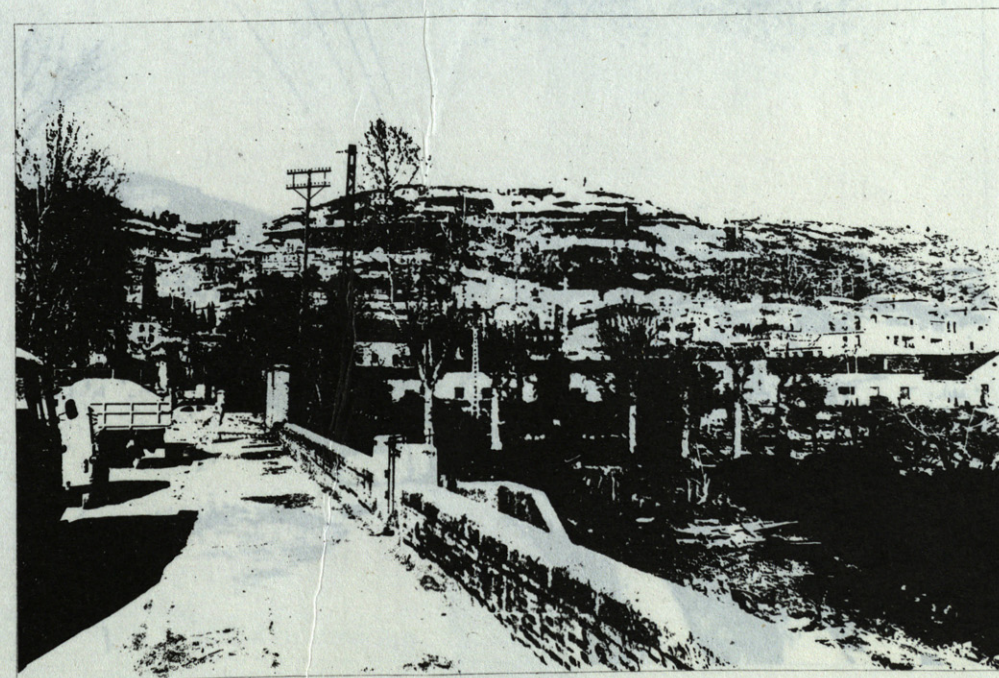
#### EL EQUILIBRIO ENTRE LOS ESPACIOS DE USO PÚBLICO Y USO PRIVADO

Como dice Ortega y Gasset, *"se edifica la casa para estar en ella; se funda la ciudad para salir de la casa y reunirse con otros que también han salido de sus casas"*. Los espacios que se hallan *"fuera de casa"* son, en principio, espacios públicos y sin ellos no hay ciudad. La concepción que se tenga de los mismos así como de la relación entre espacios de uso privado —en especial la vivienda— y los de uso público, es decisiva a la hora de redactar un plan de ordenación urbana.

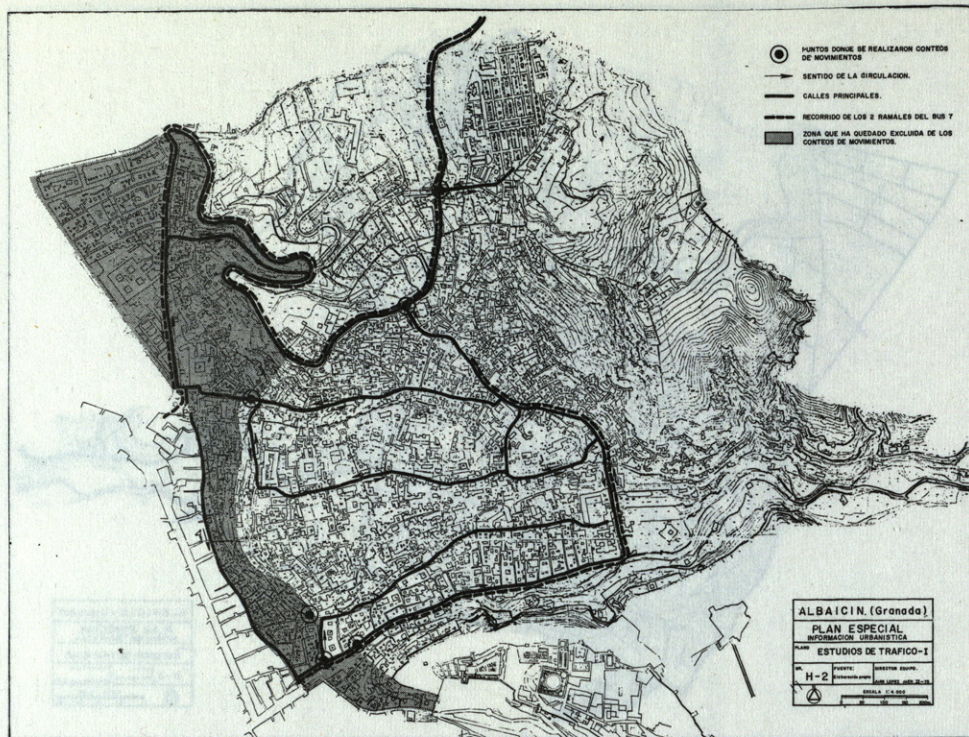
Uno de los problemas más acuciantes del urbanismo contemporáneo sea quizás el *de restablecer un equilibrio entre los espacios de uso privado y los de uso público para que éstos últimos puedan satisfacer, de múltiples maneras, la*



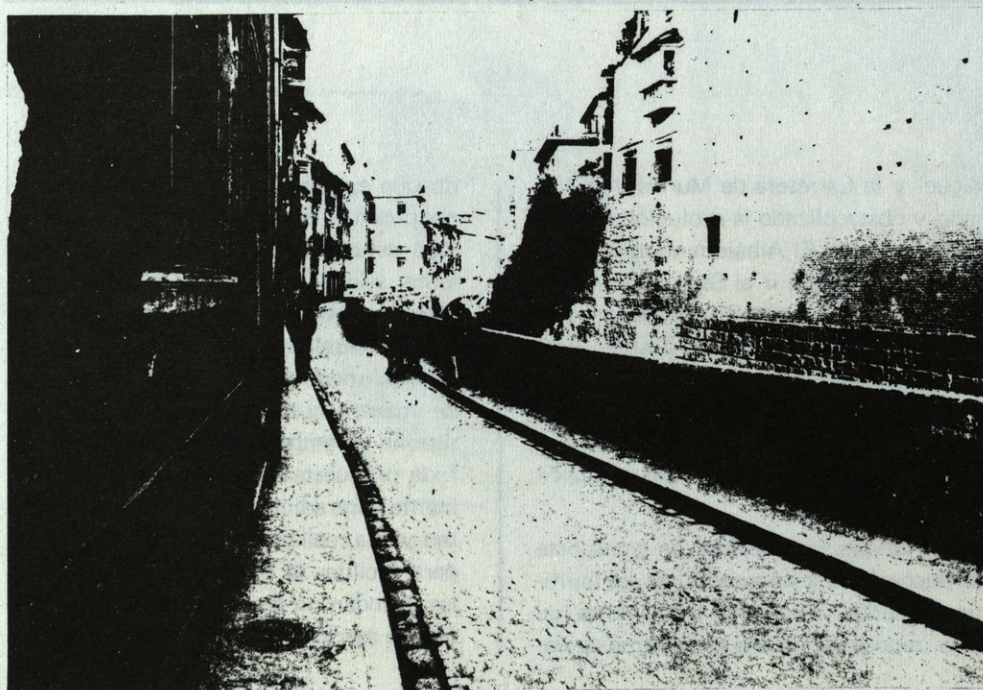
Tiempos de algunos recorridos a pie







Estudios de tráfico—I



*función de complemento y desahogo que otros tuvieron y que cada vez se torna más necesaria dada la carencia de jardín individual y dada la creciente miniaturización de las viviendas.* Ese equilibrio ha sido roto en gran parte por el transporte y en especial por las medidas tendentes a favorecer el uso indiscriminado del automóvil particular que han provocado un cambio radical en uno de los espacios públicos más importantes: la calle.

#### LA CALLE COMO ESPACIO PÚBLICO LOCALIZADO

Hasta el siglo XIX en la mayoría de las calles de las ciudades ocurría lo que aún hoy acontece en ciertas zonas del Albaicín, donde la calle, aunque cumpla una función importante como lugar de paso, es también considerada como la antesala común y pública de todos los edificios privados que a ella dan, como un aditamento o apéndice de la casa. El aumento incesante del parque de vehículos y las a menudo insensatas medidas adoptadas para facilitar la circulación fluida de los mismos, han traído como consecuencia el neto predominio de la función de paso sobre otras funciones no menos vitales de la calle, con lo cual el espacio viario se dejó de adscribir conceptualmente a los edificios de sus márgenes y se consideró como parte de una única red viaria que engloba y abarca a todas las calles de una ciudad.

En el salto de la adscripción local del espacio destinado a calle a su conceptualización abstracta e integración en una red general, se produjo una enorme pérdida de funciones. Si la calle se considerara en serio como espacio público localizado y no como mera parte de una red viaria general, ésta, además de ser un lugar para transitar y comprar —únicas funciones que hoy reciben la atención de los llama-

dos especialistas, precisamente por el papel que ambas juegan en la economía—, sería también un lugar en que estar, hablar, observar, aprender, vagar, en que sentarse, encontrarse, desahogarse, airearse y recrearse.

#### LA CALLE COMO LUGAR DE PASO Y ESTANCIA DE PERSONAS

La ciudad moderna de la que tantos reniegan es en parte considerable fruto de esa reducción —debida a múltiples motivos e intereses que no vamos a enumerar aquí— de las variadas funciones de la calle a la única función de lugar de paso y de compra. Y ni siquiera es hoy lugar de paso de personas, sino, predominantemente, de máquinas, de vehículos privados. Como lugar destinado de manera tajante al paso y estacionamiento de automóviles particulares, la calle deja de ser un espacio público en el sentido tradicional y se convierte en un espacio público de consumo privado.

El consumo privado y maquinal de lo que antes era espacio de uso público, da lugar a toda una serie de efectos secundarios que, además de desterrar y arrinconar otras muchas funciones de los espacios públicos distintas de la circulación, penetran por así decir en los automovilistas, deja de ser desahogo y complemento de la vivienda y encima pasa ser fuente de acoso acústico y ambiental de la misma.

En casi todo lo relativo al transporte urbano se ha llegado en los dos últimos decenios a una inversión tal de valores, que ahora nos vemos en el *trance de pedir que las necesidades de las personas sean tratadas, por lo menos, con las mismas consideraciones con que se suelen atender las de los automóviles.*



En efecto, si a los coches se les provee de gasolineras, garajes, talleres de reparación, estacionamientos en espacio público ¿Por qué no van a disponer las personas que se desplazan a pie de *abundantes bancos donde sentarse, parques y alamedas donde reponerse y estar largo rato —igual que lo están los coches en los estacionamientos—, fuentes en que refrescarse, servicios a los que acudir en caso de necesidad?*

Así pues, el primer paso a dar es restituir, al menos teóricamente, su lugar a las personas y tomarlas a ellas y no a los vehículos como unidad de medida en cuestiones de transporte urbano en contra de la práctica hoy habitual en la ingeniería de tránsito. Aun atribuyendo a la calle solo una función de paso, bastaría cambiar de unidad de medida y actuar en consecuencia, para que la situación mejorase tanto en los espacios de uso público como en los privados. Como la persona es, pese a todo, bastante más que un bipedo con capacidad de moverse, tomarla como unidad de medida conduciría pronto a una concepción multifuncional de la calle y esto, a su vez, llevaría a plantearse el amueblamiento de la misma.

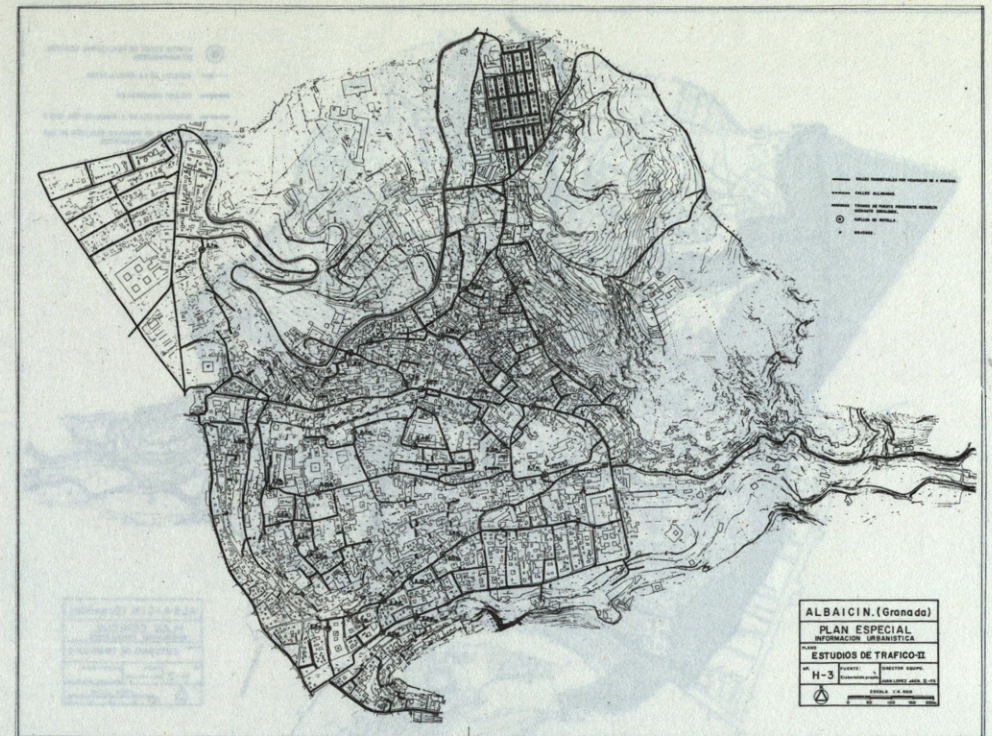
El amueblamiento de las calles y espacios públicos en general podría formar parte de un adecuado y moderno sistema de señalización, entendida ésta en un sentido amplio. Si las calles están plagadas de señales para orientar a los automovilistas, ¿no sería cuestión de facilitar también la orientación y ambientación de los peatones, procurando que cada barrio o cada zona tuviera su propia personalidad gracias a claros puntos de referencia convenientemente realizados y dotados de valor simbólico y estético? Pero ni que decir tiene que el amueblamiento no se agota en la mera señalización por amplio que

sea el sentido en que ésta se entienda.

*El amueblamiento persigue, sobre todo, el hacer habitables los espacios públicos.* Si se empleara un poco de ingenio, de tiempo y de dotes de observación en el diseño de cuanto puebla los espacios públicos y se jugara con diferentes texturas, materiales y colores para las aceras, los postes, las casetas de teléfonos, los quioscos de periódicos, los bancos, las macetas y el arbolado, cabría conseguir efectos notables *sin tener que realizar desembolsos desmesurados* como los que exigen las obras de infraestructura destinadas fundamentalmente al automóvil.

Es evidente que tal como lo estamos planteando, el amueblamiento de los espacios públicos no es tarea exclusiva del especialista en transportes. No se trata de que a partir de una función concreta —la circulación—, el experto en transporte se entrometa en campo ajeno y se ocupe acaparadoramente de las otras funciones que pueden y deben desempeñar los espacios públicos, se trata de que la función que le corresponde no acabe con las demás haciendo imposible su existencia y de que los efectos secundarios de las medidas de transporte no amenace la habitabilidad de los espacios privados que bordean los espacios públicos. La habitabilidad de las viviendas no es ajena a la habitabilidad de los espacios públicos y el amueblamiento de éstos es, en cierto modo, un amueblamiento complementario del de los espacios privados.

En muchas calles del Albaicín aún no ha tenido lugar la reducción de todas sus funciones a una única; en el Albaicín aún tienen gran importancia los espacios públicos. Su topografía, su peculiar red viaria heredada de épocas pasadas y su condición de gigantesco callejón sin salida encajado entre el Darro, el Cerro de San



Estudios de tráfico—II

Miguel y la Carretera de Murcia, han frenado y obstaculizado la evolución seguida en otras partes. El Albaicín no es un lugar de paso salvo para ir al Sacromonte. Casi todos los demás viajes que se registran en él, tienen allí su origen o su destino. Esta circunstancia convendría aprovecharla en el planeamiento para estudiar una preservación y recuperación de la multifuncionalidad de los espacios públicos albaicíneros.

Aunque las medidas de transporte no puedan por sí solas restaurar esa multifuncionalidad, sí pueden por sí solas hacerla imposible. De ahí el extremo cuida-

do que exige el tratamiento de lo relacionado con el transporte; de ahí el metódico estudio preciso antes de llevar adelante iniciativa alguna. Las medidas de planeamiento se hallan todas estrechamente entrelazadas y con frecuencia lo están al modo de los vasos comunicantes, de manera que una mejora por un lado supone un empeoramiento por otro. Casi toda propuesta es de doble filo y esencialmente contradictoria. Las "mejoras" en la red viaria realizadas en no pocas ciudades para facilitar la circulación de automóviles, brindan un buen ejemplo de que este último aserto no es del todo erróneo.