

# Los nuevos parámetros del transporte

## NEW PARAMETERS OF TRANSPORTATION

Con una perspectiva amplia, quizás en exceso, se aborda en este número el tema del transporte, interurbano y urbano, con la intención de trazar un esbozo de sus principales factores característicos en la actualidad y de los enfoques que predominan en su planeamiento. Entre los primeros destaca, sin duda, el hecho, generalizado en los países que se benefician de la expansión económica de los años ochenta, de que las necesidades de transporte, tanto de personas como de mercancías, han crecido con tasas elevadas y sostenidas. Ello no es sólo el fruto de un mayor número de intercambios comerciales sino del gran aumento de desplazamientos que realiza cotidianamente la población, cuya movilidad ha crecido con los niveles de rentas.

Para hacer frente a las nuevas demandas, el planeamiento sectorial que se aplica hoy presenta innovaciones respecto a otros anteriores. En primer lugar, es "menos sectorial" y tiende a conjuntarse con otros planeamientos que inciden en la ordenación del territorio. En nuestro contexto, la naciente preocupación ciudadana por las cuestiones medioambientales; la necesidad de ligar la realización de infraestructuras a su inserción en programas de desarrollo regional para su cofinanciación con fondos europeos; la voluntad de potenciar la generación de ejes alternativos a los actualmente existentes entre los principales núcleos urbanos o de conexiones nuevas en los sistemas policéntricos que emergen en las regiones urbanas, hace que la planificación del transporte haya de incorporar actualmente, en mayor medida que nunca, criterios territoriales. El territorio, visto desde el transporte, no es ya un ámbito "indiferente", sino un recurso cuya calidad, variable con la situación, ha de ser objeto de análisis e inventarios, desde la perspectiva de la ejecución del sistema de transporte.

En segundo lugar, su enfoque es intermodal, buscándose la combinación más eficaz entre modos de idoneidades específicas. La concentración de la población en torno a las grandes áreas urbanas y su creciente tendencia a la dispersión dentro de éstas —que afecta, tanto a su hábitat como a su lugar de trabajo— están en la base de este enfoque, con resultados en cierto modo paralelos en el transporte de personas y mercancías.

Dicha estrategia generalizada de intermodalismo confiere gran importancia, en el funcionamiento del sistema, a los elementos/espacios en que se produce el transbordo y a su agrupación o fraccionamiento: intercambiadores, centros de transporte de mercancías o centros de transporte en general. A este respecto, la tendencia a la aparición de centros de transporte de excepcionales dimensiones, acentuada en aquellos países en que se ha "desregulado" el transporte en determinados modos —cual es el caso del transporte aéreo— unida a las importantes concentraciones de actividades industriales, terciarias y urbanas en general que tales megacentros arrastran, plantean la posibilidad de alteraciones sensibles en la estructuración urbanística del territorio y en la actual jerarquía de ciudades, a plazo medio. Los casos de los superaeropuertos o "superhubs" como el proyectado para Denver, o de "megapuertos" como el transformado de Hamburgo —basados en la combinación de "megacarriers" (supertransportadores) para largas distancias continentales e intercontinentales, y "feeders" (buques alimentadores)—, constituyen a este respecto ejemplos concretos de referencia.

En el ámbito europeo, el escenario, a partir del año 1993, de un subcontinente sin fronteras convierte a los sistemas de transporte en elementos redefinidores del actual sistema jerárquico de ciudades y de las potencialidades relativas de desarrollo futuro de las diferentes regiones urbanas, quedando abierta la incógnita de la combinación de medios que producirá los cambios más radicales. En relación con lo primero, la consolidación de "ejes de privilegio", por la especial calidad de las infraestructuras de transporte implantadas,

*With a wide, perhaps excessively wide, perspective, this edition approaches the subject of urban and interurban transport, with the intention of sketching out the main features that characterize it at the present time and the predominant approaches to planning. Among the former, the most noteworthy feature is doubtless the generalized fact, in those countries benefiting from the economic growth of the 1980s, that transport requirements both for passengers and goods have shown a high, sustained growth rate. This is the result not only of a greater amount of commercial interchange, but also of the big increase in the number of journeys that people make on a daily basis, since the growth in income levels has brought more mobility.*

*In order to face up to the new demands, the type of planning that is today being used in the sector shows important innovations with regard to what was previously the case. In the first place it is "less sectorial" and tends to be coordinated with other types of development-related planning.*

*In our context, increasing public concern over environmental matters, the need to link new infrastructure with regional development schemes in order to be co-financed with European funds, or the will to encourage the setting-up of alternative communications axes to those already existing between the main urban centres, or of new connections in the polycentric systems coming out of urban regions, means that transport planning must nowadays include more territorial criteria than ever. Territory, seen from a transport point of view, is no longer an "indifferent" area but rather a resource the geographical quality of which should be made the object of analysis and inventories from the standpoint of setting up transport systems.*

*Secondly, it is an intermodal approach which seeks the most efficient combination among various kinds of appropriate specific possibilities. The fact of people being concentrated around large urban areas and the growing tendency for them to become dispersed within the latter —this affecting both where they live and where they work— form the basis for this approach with results that are, to a certain degree, parallel for passenger and goods transport.*

*Such a generalized, intermodal strategy means that the functioning of the system is dependent to a large extent upon the elements/spaces in which changing and grouping of fractioning take place; in other words the interchanges, goods or general transport centres. With regard to this, the tendency, which is accentuated in countries where certain types of transport have become "deregulated" (for example, air transport), for exceptionally big transport centres to spring up, together with the heavy concentration of tertiary and urban industrial activities in general and which appear in the wake of such megacentres, raise the possibility of significant medium-term alterations taking place in the development structures of the land and in the current hierarchy of cities. The cases of the superairports or "superhubs", such as the one planned for Denver, and of the megaports, such as the transformed port of Hamburg, which are based on a combination of megacarriers, for long continental and intercontinental hauls, and feeders (ships or aircraft), may be quoted as specific examples of this.*

*At a European level, the fact of there being a frontierless subcontinent as from 1993 is turning the transport systems into elements that are redefining the current hierarchical system of cities and the relative potential future development of the different urban regions, with the combination of means that will be brought about by the more radical changes being as yet an unknown quantity. As regards the first point, the consolidation of "privileged transport axes", due to the*



adquiere una trascendencia política enorme, tanto a nivel europeo como nacional. En cuanto a lo segundo, la perspectiva, por ejemplo, de ochocientos millones de pasajeros en las líneas aéreas europeas para finales de la década y veinticuatro aeropuertos con problemas de congestión permite pensar que los trenes de alta velocidad podrían llegar a captar el cincuenta por ciento del tráfico aéreo en muchas rutas de distancias cortas.

Finalmente, resulta digno de mención el que, en materia de transportes, en nuestro país se empiece a hablar de sustituir los "planes aislados" por la continuidad en los planeamientos, que en parte paliaría las dificultades comprobadas de poner en marcha actuaciones planificadas de carácter discontinuo o sincopado.

En el ámbito de las grandes concentraciones urbanas —y pese a que las ciudades continentales europeas han mantenido, hasta ahora, un elevado nivel de centralización—, la tendencia ya generalizada a la dispersión suburbana del hábitat y del trabajo caracteriza la nueva problemática del transporte. Se sigue, en muchos sentidos, la huella de los fenómenos experimentados ya en décadas pasadas en los EE. UU.: alargamiento de los desplazamientos; aumento de éstos entre lugares periféricos; "commuting" de doble sentido (del suburbio al centro y del centro al suburbio) en horas punta e incremento de las dificultades para la implantación y funcionamiento eficaz de sistemas de transporte colectivo.

La terapia comúnmente aplicada con mejores resultados se basa en una adecuada y sincronizada combinación de políticas preventivas y correctoras.

Una breve muestra ilustrativa, que no "recetario", de medidas de los dos tipos de políticas que aún han de ser ensayadas en nuestras ciudades podría comprender, por ejemplo: la ordenación de los nuevos crecimientos —evitando los "desparramamientos" suburbanos característicos de las regiones urbanas en los EE. UU.— en torno a polos o ejes estructurantes, en que las densidades y mezclas adecuadas de los usos del suelo ayuden a la eficaz implantación de sistemas de transporte colectivo; la diferenciación de "zonas de accesibilidad" y "zonas de circulación restringida" para el vehículo privado, combinadas con la mejora de los intercambios, en particular en las cercanías, entre el coche y los transportes colectivos; la aplicación de tarifas con enfoque multimodal; la incentivación de unas ocupaciones mayores del coche privado —llegándose a definir una red viaria con carriles para vehículos de alta ocupación— o, finalmente, la mejor regulación mecánica del tráfico y la adaptación de ésta por zonas, en función del número de plazas ofrecidas.

Un último comentario en relación con nuestro país: los problemas de nuestras ciudades son grandes, sin duda por las carencias infraestructurales de sus sistemas de transporte, pero las posibilidades de llegar a su tratamiento adecuado parecen, quizá, notablemente mayores a las de otras ciudades occidentales. Las ciudades españolas, a diferencia de muchas europeas y la generalidad de las norteamericanas, mantienen aún un alto grado de centralización. La dispersión suburbana acaba apenas de mostrar su dinamismo con el resurgimiento económico, y la Administración dispone de suficientes instrumentos de planeamiento municipal y supramunicipal para lograr que las futuras expansiones urbanas respondan a la eficaz coordinación de los aprovechamientos del suelo con la ejecución de nuevos sistemas colectivos de transporte y no a otras alternativas más o menos aleatorias de "repartos de crecimiento" motivados por rentabilidades políticas coyunturales.

Es, por tanto, una responsabilidad pública sustancial, no sólo que dicha eficacia y coordinación queden aseguradas, sino que los necesarios entendimientos o "compatibilizaciones" entre los ámbitos municipal y supramunicipal o entre las distintas Administraciones con competencias en materia de transporte, se produzcan y fructifiquen.

special quality of their infrastructures, is taking on an enormous political importance both at a European and national level. As for the second point, the prospect of there being, say, eight-hundred million passengers on European airlines by the end of the decade, and twenty-four airports with problems of overcrowding, leads one to think that high-speed trains could capture fifty percent of the air traffic on many of the shorter routes.

Finally, it must be mentioned that, as far as transport is concerned, there is now talk in Spain of replacing isolated plans in favour of plans of a continuous nature which will partly palliate the difficulties that have been seen to arise when undertaking discontinuous or syncopated planning schemes.

Within the framework of the large urban concentrations —and despite the fact that the cities of continental Europe have so far kept up a high level of centralization— the now generalized tendency for homes and work to be spread around the suburbs is a feature of the new transport problems. In many ways, they are following the phenomena already seen in the United States in past decades, namely: increased journey length; an increase in the number of journeys made between points on the periphery; two-way rush-hour commuting (from suburb to centre and from centre to suburb), and more difficulties as regards the introduction and efficient working of collective transport systems.

The remedy that normally gives the best results is based upon a suitable, synchronized combination of preventive and corrective policies.

A brief, illustrative example of measures involving both of these policies, which have yet to be put to the test in Spanish cities, could include, for instance, the ordering of the new growth trends —thereby preventing the "scattering" of the suburbs which is so characteristic of the urban areas the U.S.A. — around structural poles or axes in which the right densities and land-use combinations would be an aid to the efficient introduction of collective transport systems; distinguishing between "access zones" and "restricted zones" for private cars, combined with improved interchanges, especially for local journeys, between private car and collective transport; the introduction of multi-transport fares; advantages for cars carrying a greater number of passengers —even setting out a roadway network with special lanes for well occupied vehicles— or, finally, a better kind of mechanical traffic control and the adaptation of the traffic in terms of zones depending on the number of spaces available.

One final comment. Our cities are facing big transport problems, doubtless on account of the infrastructure deficiencies of the systems, but the possibilities of finding a suitable remedy seem, perhaps, to be considerably greater than in other western cities. Spanish cities, unlike many in Europe and most in the U.S.A., still maintain a high degree of centralization. Economic recovery has recently brought with it more dispersion around the suburbs, and the Government is provided with sufficient municipal and supramunicipal planning instruments to ensure that future urban expansion fits in with an efficient co-ordination of land use by bringing in new collective transport systems, and not with alternative "growth share-outs" motivated by circumstantial political profitability.

Hence there is a considerable political responsibility involved not only in ensuring such co-ordination and efficiency, but also in bringing about the necessary understanding or compatibility between municipal and supramunicipal spheres, or between the various transport administrations.