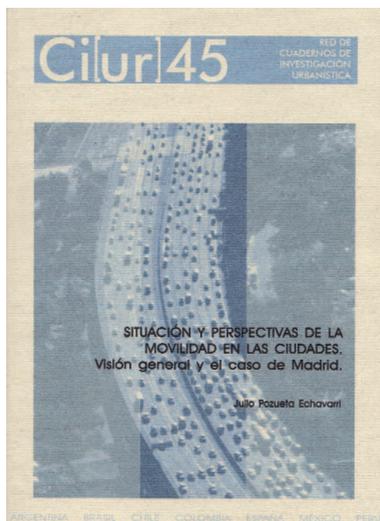


Sólo dos notas críticas a este valiente libro. ¿Por qué hablar de *la confusión del urbanismo* en vez de la “confusión de los arquitectos metidos a urbanistas improvisados” o, con más propiedad, de “la confusión de las vanguardias arquitectónicas en materia urbana?”. En segundo lugar, pienso que los arquitectos, más que equivocarse y arrastrar en su error décadas de producción de ciudad, más bien han entrado en *resonancia* con las necesidades y los intereses dominantes en la ciudad capitalista posmoderna. El marketing urbano, tan en boga dentro de la competencia *global* entre regiones urbanas, utiliza la cultura de la imagen de la que son maestros los arquitectos de prestigio, a la vez que éstos pueden expresar la monumentalidad exenta y la insolidaridad espacial de sus invenciones formales sin las cortapisas que suponía el orden más estricto de la ciudad tradicional.

R. L. L.



Julio Pozueta Echavari, “Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid”, *Red de Cuadernos de Investigación Urbanística, Ciur n° 45*, Dpto. de Urbanística y Ordenación del Territorio, E.T.S. de Arquitectura de Madrid, U.P.M., 2005, 84 pp.

Este trabajo viene a complementar otro aparecido en 2000, también en los *Cuadernos de Investigación Urbanística* (n° 30), con el título “Movilidad, planeamiento y diseño urbano sostenibles (...)”. Se trata de un texto de divulgación con multitud de referencias en Internet e interesantes fichas sobre casos concretos de políticas de movilidad alternativas. La ineficacia del transporte privado queda de manifiesto desde las primeras páginas, tanto en términos de capacidad como de costes o externalidades ambientales. Pese a lo cual se señala el continuo y “progresivo aumento relativo del uso del automóvil y la reducción consecuyente en la utilización (...) del resto de medios” (transporte público, desplazamientos peatonales, etc). El autor señala el prestigio que sigue manteniendo el automóvil (comodidad, flexibilidad, privacidad), y el “mantenimiento de unas estructuras urbanas que hacen de las infraestructuras para el tráfico rodado el principal elemento de articulación metropolitana y regional, así como el componente esencial del diseño de nuevas áreas urbanas”. Quizás le falte completar el diagnóstico recordando la rapidísima y creciente descentralización de empleos y equipamientos de todo tipo en las periferias metropolitanas españolas, lo que hace que la mayoría de tales lugares resulten inaccesibles salvo en automóvil. Descentralización consentida, si no incentivada, por los planeamientos urbanísticos municipales aprobados, ante la clamorosa inexistencia de marcos regionales de ordenación (en Madrid, desde 1963).

Sin embargo, el grueso de la publicación se centra en la somera descripción de nuevos modelos urbanos y de medidas de promoción de una movilidad alternativa. Se echa en falta una visión más equilibrada entre tales medidas “alternativas” y las prácticas reales de la mayoría de las ciudades, en todo caso de las españolas, con Madrid a la cabeza. Así, por ejemplo, al hablar de la necesaria regulación de los aparcamientos (su existencia es condición indispensable para la promoción de la movilidad privada), se olvida de reflejar, si bien sea sumariamente, la generalizada política de construcción de macrocentros comerciales periféricos, complejos de oficinas descentralizadas, universidades privadas, ciudades de la justicia / sanidad / etc., provistos de aparcamientos para millares de vehículos, con relaciones cada vez más generosas entre el número de plazas ofrecidas en relación a los metros cuadrados edificados.

En la última parte, dedicada a Madrid, se constata el incesante crecimiento de los desplazamientos en vehículo privado, que suponían en 1996 el 46% del total de los viajes mecanizados (en 2006 están por encima del 50%, como refleja una reciente encuesta). Sorprende asimismo la ausencia de referencia alguna al enorme crecimiento de la red de autovías y autopistas metropolitanas durante las últimas décadas, incluyendo las recientes radiales y la duplicación en curso de la capacidad de la M-30 (soterramiento), fenómenos indudablemente relacionados con tal evolución de los patrones de movilidad.

En todo caso, las conclusiones de Pozueta son claras: “debe procederse a desincentivar o restringir el uso del vehículo privado allí donde hay medios de transporte alternativos”; debe restaurarse el consenso social en torno a una mesa por la movilidad sostenible.

R. L. L.