

de arquitectura, geografía, sociología, etc. –deben corresponder a esos “viejos testarudos de la crítica urbana” a los que se refieren los jóvenes autores– que intentan producir fragmentos de conocimiento comprometido con las realidades sociales.

En todo caso, no cabe sino celebrar la eclosión de una nueva generación que, con herramientas nuevas e insólitos esquemas organizativos, mantengan y, a ser posible, extiendan la llama de la pasión por conocer y mejorar las condiciones terrenales en que se desarrolla la vida de sus conciudadanos. Enhorabuena y ánimo por esta iniciativa y las que con seguridad la continuarán.

R. L. L.



Manuel Herce Vallejo (ed.), Francesc Magrinyà, Joan Miró,
L'espai urbà de la mobilitat.
Edicions UPC, Barcelona 2007, 221 pp.

Este libro lo escriben con una intención abiertamente docente un grupo de profesores del Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio de la Universidad Politécnica de Cataluña, encabezado por su director, el ingeniero de caminos Manuel Herce Vallejo. Consta de dos partes bien diferenciadas. Una primera, de carácter más teórico y discursivo, que se plantea los aspectos básicos de la ordenación y urbanización del espacio público: el concepto de la movilidad y el viario, las funciones urbanas del espacio público, instrumentos de ordenación del viario, perspectivas medioambientales de la planificación viaria y criterios de organización de las diferentes redes de movilidad. En la segunda parte se incorporan un conjunto de trabajos de planificación viaria realizados recientemente en Cataluña (todos excepto uno) por los autores y otros profesionales. A su vez esta parte se divide en dos secciones en función de la escala de las intervenciones.

A escala territorial se incluyen cuatro ejemplos: la Red Integrada de Transportes en el Vallès, el Plan Director Viario de Sabadell, el Plan de Movilidad Urbana de Figueras y el Estudio de Impacto Territorial de la variante de la N-240 en la comarca del Alt Camp. A escala urbana se exponen seis intervenciones, incluyendo reformas de sección de grandes avenidas y antiguas travesías (en Terrasa, Cornellà, Igualada), estudios de variantes (Mataró), tramos interurbanos (Sant Boi-Viladecans) y estudios de viabilidad ligados a la revisión de Planes Generales (Alcoi). Casi las dos terceras partes de la extensión del libro se dedican a la exposición e ilustración de los casos analizados, lo que le confiere un carácter muy particular: de materiales de apoyo a un seminario proyectual, que se intuye realizan en vivo los profesores-autores en sus clases.

El enfoque a favor de una movilidad sostenible es muy explícito en todo el libro (en especial en el capítulo que dedica al tema Francesc Magrinyà), lo que no es óbice para que la mayor parte de las intervenciones prácticas giren en torno a la planificación viaria, eso sí, intentando que su implantación territorial sea lo más razonable posible, comprobando sus medidas y capacidad e intentando, cuando es posible, su multifuncionalidad (vehículos, peatones, ciclistas).

Se echa de menos en la primera parte una mayor atención a los aspectos proyectuales y dimensionales básicos: tipología de secciones transversales acotadas, soluciones de intersección, relaciones con las infraestructuras de servicio básicas, criterios de urbanización genéricos (materiales y elementos), aproximación al dimensionado en función de los tipos de vías y características de los tejidos a los que sirven, etc. En la segunda parte, la riqueza del material gráfico no es siempre comprensible debido a problemas de escala de reproducción, ausencia de cartelas explicativas de los planos y parquedad de los pies de las ilustraciones, problemas que seguramente se palian en las explicaciones orales de los autores.

Dada la escasez de este tipo de textos en las escuelas de Caminos y Arquitectura españolas se podría animar a los autores a realizar una versión en castellano en la que solventaran alguno de los aspectos comentados, aunque ello supusiera incrementar el número de páginas en una proporción que anticipo modesta (¿un 15 o 20%?).

R. L. L.