

Movilidad, medio ambiente y patrimonio histórico-artístico en las ciudades históricas

Javier GUTIÉRREZ PUEBLA
Universidad Complutense de Madrid

En los últimos años se observa, tanto en España como en el conjunto de la Unión Europea, un interés creciente por el estudio de los problemas específicos de movilidad y accesibilidad que presentan las ciudades históricas, entendiendo como tales aquellas ciudades de tamaño medio o incluso pequeño que poseen cascos históricos de particular interés, lo que las convierte en centros privilegiados para el turismo cultural, como es el caso —en España— de Segovia, Ávila, Toledo, Granada, Salamanca o Santiago de Compostela.

Asegurar la movilidad de la población, compatibilizándola con la preservación del medio ambiente urbano y el patrimonio histórico-artístico, constituye un reto de difícil solución en los centros históricos.

El incremento constante de la movilidad ha producido en estos espacios una situación especialmente grave de caos circulatorio, problemas de aparcamiento, ruidos y contaminación, generando efectos negativos sobre la calidad de vida de la población y sobre el patrimonio, lo que conlleva (esto último) una pérdida de su potencialidad turística.

Las condiciones de accesibilidad han empeorado, porque la movilidad en el centro es cada vez más difícil, no sólo para los automóviles privados, sino también para el transporte público e incluso para los peatones. En estas condiciones lo que se plantea es garantizar las condiciones generales de accesibilidad en los cascos históricos a partir de la introducción de restricciones

al uso del automóvil privado, favoreciendo así la accesibilidad a pie y en transporte público.

1. CAUSAS PRINCIPALES DE LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN LOS CENTROS DE LAS CIUDADES HISTÓRICAS

Los centros históricos presentan unos específicos problemas de movilidad y accesibilidad que se deben principalmente a las siguientes causas:

1) *La posición central en el conjunto de la ciudad*

El casco histórico es el germen a partir del cual se ha desarrollado la ciudad actual tal y como la conocemos. No es de extrañar, pues, que en muchos casos ocupe una posición central en el conjunto del espacio urbano, lo que explica que el tráfico de paso muchas veces se canalice de forma natural a través de los conjuntos históricos. Este efecto suele quedar reforzado por la propia estructura de la red arterial, que frecuentemente adopta una fuerte componente radial.

2) *Las características especiales del viario*

El viario de los cascos históricos presenta características particulares que lo diferencian fácilmente del resto de la ciudad: trazados tortuosos y escasa ocupación de espacio son quizás sus rasgos más definitorios.

El trazado de las calles y las plazas, de herencia medieval, surgido en el contexto de una ciudad peatonal, con calles estrechas y tortuosas, resulta poco adecuado para ser utilizado por el transporte mecanizado. Sin duda este hecho es común a otras ciudades históricas europeas, pero en el caso de varias ciudades españolas adquiere una especial significación debido a su herencia musulmana.

En general los centros históricos españoles tienen una proporción muy baja de espacio dedicado a viario, especialmente los de trazado musulmán. Una situación extrema es la que ofrece el barrio del Albaicín de Granada, en cuyo sector central la superficie de calzada útil para vehículos de cuatro ruedas es de tan sólo el 3 por 100 de la superficie total (COPLACO, 1981). A ello se une la indisciplina de los conductores, aparcando en lugares prohibidos, con lo que se reduce aún más la escasa capacidad del viario en estos espacios.

Una dificultad adicional viene dada frecuentemente por la propia topografía, ya que los centros históricos suelen aparecer en emplazamientos de-

fensivos. Por ello, en algunas ciudades la entrada al centro histórico sólo es posible a través de un número muy reducido de accesos (como sucede en Cuenca, Toledo o Segovia), que suelen presentar altas intensidades de tráfico.

3) *La concentración en los centros históricos de actividades terciarias, particularmente de tipo administrativo y comercial*

Tradicionalmente el centro histórico ha sido el lugar que alberga los principales edificios de la administración (ayuntamiento, gobierno civil, correos, etc.) y donde se registra una mayor actividad comercial. Aunque en tiempos recientes se ha producido una cierta descentralización, sobre todo hacia los ensanches, los centros históricos todavía conservan una importante concentración de actividades.

Ello les convierte en espacios que atraen un gran número de viajes de personas residentes en otros barrios de la ciudad, como ha quedado de manifiesto en distintas encuestas sobre movilidad llevadas a cabo en ciudades históricas (ver, por ejemplo, CEOTMA, 1985).

4) *La presencia en estos centros de los principales edificios del patrimonio histórico de la ciudad*

El turismo constituye un importante elemento perturbador en las ciudades históricas, ya que la mayor parte de los turistas insisten en acceder con sus medios de transporte lo más cerca posible de los espacios que quieren visitar.

Aunque en algunas ciudades el patrimonio histórico presenta una cierta dispersión espacial (por ejemplo, Segovia), la concentración de monumentos en el casco histórico es la tónica habitual. Esto les convierte en lugar de visita obligada para los turistas. Los turistas, con su presencia masiva, paradójicamente destruyen aquello que buscan en los cascos históricos: un ambiente agradable y tranquilo en el marco de un paisaje urbano monumental.

2. PRINCIPALES PROBLEMAS PRODUCIDOS POR EL TRÁFICO RODADO EN LOS CENTROS HISTÓRICOS

En los barrios más céntricos parece ser que el crecimiento de la movilidad motorizada no redunda en beneficio de la accesibilidad sino que, por lo contrario, causa perjuicio al conjunto de los desplazamientos, así como a la eficacia económica, en detrimento de la calidad de vida (Gout, 1993).

En efecto, el tráfico motorizado es uno de los principales causantes del deterioro ambiental de los centros históricos: congestión circulatoria, contaminación atmosférica, contaminación acústica, impacto visual, excesivo consumo de espacio, pérdida del carácter de calles y plazas como lugares de encuentro, etc., son algunas de las consecuencias negativas del tráfico en estos espacios. El turismo contribuye de forma decisiva a esta pérdida de la calidad de vida, ya que los turistas invaden los cascos históricos con los vehículos que los han transportado.

1) *Contaminación atmosférica*

El transporte motorizado ha producido un aumento importante en los niveles de contaminación atmosférica en los cascos históricos. Este hecho afecta negativamente no sólo a la población residente —en su salud y, en suma, en su calidad de vida— sino también al propio patrimonio histórico-artístico, que sufre un continuo deterioro. Muchos de los problemas de conservación que afectan a las catedrales de las ciudades históricas españolas están directamente relacionados con la contaminación atmosférica.

2) *Contaminación acústica*

No cabe duda de que el transporte constituye el principal foco contaminante en materia de ruidos en las ciudades. Esto es especialmente cierto en los cascos históricos, donde apenas existen otros focos de contaminación acústica importantes y, por otro lado, la estrechez de las calles hace que el ruido producido por el tráfico provoque unas mayores molestias.

3) *Impacto visual*

El tráfico produce un impacto visual negativo en las ciudades. Tanto los coches aparcados en las calzadas, o incluso invadiendo las aceras y los parques y jardines, como los que circulan por las calles, modifican sustancialmente la percepción del paisaje urbano por parte de los ciudadanos, especialmente en las áreas más congestionadas. Constituyen un elemento antiestético en la escena urbana, que rompe las perspectivas e incluso oculta parte del paisaje, contribuyendo a degradar el medio ambiente urbano de los centros históricos. En esta línea concluía Buchanan ya en 1963: «No hay, podemos afirmar, en la experiencia ofrecida por los Estados Unidos, nada capaz de sugerir que la franca aceptación del impacto visual del vehículo de motor esté llevando a la aparición de cualquier tipo de paisaje bri-

llante y airoso. Al contrario, está produciendo una fealdad sin límites y a gran escala».

4) *Efectos sobre los desplazamientos peatonales*

Es un hecho, además, que desde el punto de vista de la realización de actividades por parte de la población, las altas intensidades de tráfico suponen un condicionante negativo, especialmente en los desplazamientos peatonales, que resultan poco atractivos en las calles congestionadas al encontrar un ambiente general poco agradable e incluso peligroso. La ocupación de las aceras y de los lugares de cruce de los peatones por parte de los vehículos particulares supone una dificultad añadida para el tráfico peatonal.

5) *Las calles y las plazas como lugares de paso*

Otra consecuencia negativa del automóvil en el medio urbano es que está transformando el carácter de sus calles y sus plazas, que en las zonas céntricas han dejado de ser lugares de esparcimiento, de paseo y de conversación, para convertirse en vías de tránsito casi exclusivamente. Actualmente en tales áreas la calle apenas cumple una función: la de ser lugar de paso.

6) *Otros efectos*

Los monumentos de los centros históricos se ven afectados también por las vibraciones que produce el transporte motorizado. Los efectos de las vibraciones producidas por el tráfico sobre el acueducto de Segovia constituyen un ejemplo de sobra conocido.

3. ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

A lo largo de los últimos años se han planteado un conjunto de estrategias y actuaciones para compatibilizar la accesibilidad a los cascos históricos con la necesidad de preservar el medio ambiente y el patrimonio histórico. Dichas estrategias se basan en la introducción de restricciones al uso del transporte privado, mejora del transporte público y potenciación de los desplazamientos peatonales. Como se señala en el Plan de Movilidad Zona Centro de Granada, se trata de una nueva organización de la movilidad basada en la reducción selectiva de los movimientos en automóvil a través de la ciudad histórica y una mejora sustancial en la accesibilidad a pie y en transporte público a las áreas centrales (DHV/AIT, 1993).

Dentro de esa estrategia general, se han formulado distintas propuestas de transporte, entre otras las que siguen a continuación:

1. Aparcamientos en el perímetro exterior del casco histórico, para evitar que coches e incluso autobuses penetren en él. El previsto intercambiador del Huécar, en Cuenca (Alonso y otros, 1993), constituye un buen ejemplo de este tipo de propuestas. En algunas ciudades se han previsto aparcamientos específicos para turistas, como es el caso de Salamanca.
2. En caso necesario, conexión de estos aparcamientos perimetrales con el casco histórico por medio de autobuses especialmente adaptados o (si existen fuertes desniveles) medios mecánicos del tipo ascensor o escaleras mecánicas. Existen propuestas para instalar sistemas hectométricos en varias ciudades españolas, como Cuenca (Alonso y otros, 1993), Toledo (Winckler, 1991) y Granada (DHV/AIT, 1993). En algunas ciudades europeas funcionan desde hace ya bastante tiempo, como es el caso del ascensor de la ciudad alemana de Marburgo.
3. Aparcamientos de rotación tipo ORA, con tasas más elevadas hacia las zonas más céntricas, donde se sitúan los principales puntos de atracción de viajes.
4. Reordenación del viario, haciéndolo inadecuado para el acceso a los principales puntos de atracción del casco histórico para los no residentes y garantizando a los residentes el acceso hasta una corta distancia a sus domicilios.
5. Aparcamientos para residentes en los centros históricos. Con ello se pretende garantizar el aparcamiento en los cascos históricos a la población residente, frenando así su tendencia a emigrar a otros barrios.
6. Propuestas para crear nuevas calles peatonales y de coexistencia. Los proyectos de peatonalización suelen afectar a calles con un gran flujo de peatones, en las que éste no resulta compatible con el flujo de vehículos. Frente a ellos las calles de coexistencia constituyen una fórmula menos rígida, más fácilmente aceptable por parte de ambos colectivos. En algunas de las principales arterias del casco histórico se ha planteado la fórmula de dedicarlas al uso exclusivo de peatones y transporte público (DHV/AIT, 1993).

Pero el centro histórico de una ciudad no puede considerarse como algo aislado, desvinculándolo del conjunto urbano en que se haya inserto. Por eso ciertas actuaciones en materia de transporte que no se refieren propiamente a los centros históricos pueden resultar fundamentales para acompañar a las propuestas anteriores. Así, las nuevas infraestructuras viarias de circunvalación abren nuevas perspectivas para evitar el tráfico de paso por el centro histórico.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, J. M., y otros (1993): *Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección del Casco Antiguo de Cuenca y sus Hoces*.
- BUCHANAN, C. D. (1973): *El tráfico en las ciudades*, Madrid, Tecnos (primera edición en lengua inglesa en 1963).
- COPLACO (1981): *Definición de políticas de transporte*, Madrid, MOPU.
- CORRAL C. (1993): *La movilidad en ciudades históricas: nuevas tendencias y actuaciones*, Granada, I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos.
- DHV/AIT (1993): *Plan de movilidad zona centro*, Granada, Ayuntamiento de Granada.
- ETT (1993): *Plan de movilidad zona centro*. Granada, Ayuntamiento de Granada.
- GOUT, P. (1993): *Actuaciones de coexistencia de tránsitos en Centroeuropa: un balance*, Granada, I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1989): *La movilidad diaria de la población en las áreas urbanas españolas*. En: Grupo de Población de la AGE: Análisis del desarrollo de la población española en el período 1970-1986. Madrid, Síntesis, pp. 118-127.
- PULIDO, J. (1994): *La ciudad de Granada*. Granada, Jornadas Técnicas sobre Transporte, Turismo y Medio Ambiente en el Ámbito Urbano.
- TROITIÑO, M. A. (1993): *Cascos antiguos y centros históricos: problemas y dinámicas urbanas*, Madrid, MOPT.
- WINKLER, B. (1991): *Proyecto urbanístico de movilidad en Toledo*, Toledo, Ayuntamiento de Toledo.

RESUMEN

En este artículo se abordan las relaciones existentes entre movilidad, medio ambiente y conservación del patrimonio histórico-artístico en las ciudades históricas. Se esbozan los principales problemas que produce el transporte en estos espacios y algunas de las propuestas de actuación formuladas en los últimos años para la resolución de tales problemas.