

Repaso Previo

## **LAS VÍAS RÁPIDAS EN EL ÁMBITO URBANO**



## **LAS VÍAS RÁPIDAS EN EL ÁMBITO URBANO, *antecedentes***

### **El nuevo patrón de las ciudades.**

La historia de las vías rápidas en el ámbito urbano está inexorablemente ligada al proceso de transformación física, social y económica producido por la llegada y posterior masificación del automóvil.

*Desde el punto de vista físico*, la ciudad y los caminos centenarios se verán sometidos a condiciones nuevas: las vías pre-existentes serán “ocupadas” por máquinas de un determinado tamaño, que precisarán tanto de espacio para circular como para aparcar. El nuevo medio de circulación tendrá una lógica propia de movimiento (giro, aceleración, frenado) que –en un primer momento- deberá “abrirse paso” en un territorio hasta entonces usado por vehículos de tracción animal, peatones y tranvías. El automóvil a su vez, supondrá para el usuario un nuevo ángulo de visión y una nueva forma dinámica de percepción tanto del espacio urbano como de las distancias.

*Desde el punto de vista económico y productivo*, el automóvil incidirá a distintas bandas: como derivaciones de su “uso” y como producto de “consumo”. En el primer caso, promoverá cambios en el emplazamiento de determinadas actividades urbanas y definirá nuevas redes de conexión entre los sistemas de producción y de servicios. En el segundo caso, el “consumo” masivo del automóvil dará lugar a una de las actividades industriales más importantes tanto por su aportación directa (generación de fuentes de trabajo e ingresos) como por el sin número de actividades productivas y de servicios generados vinculadamente: como la producción y comercialización del combustible; la fabricación y comercialización de implementos y servicios afines; y fundamentalmente, en lo que toca a nuestro tema, la construcción de nuevas infraestructuras

viales. Si desde antes del automóvil la red viaria ya es como en el París de Haussman uno de los principales focos de inversión pública y sobre el que pesan algunos de los mayores intereses privados, tanto y más lo será con la masificación del coche.

*Desde el punto de vista social*, la libertad individual de movimiento, se multiplica. Los grados de libertad para decidir el sitio de la residencia, el lugar elegido para pasar los momentos de ocio, para hacer las compras, dejan de estar sujetos a las distancias y a la oferta de transporte colectivo. El automóvil, como lo definiera Buchanan, venía a unificar (*en principio*) las prestaciones del tren y del peatón: “*acercar de manera rápida dos puntos distantes y permitir el acceso o distribución puerta a puerta*”<sup>1</sup>.

Estos cambios repercutirán de muy distintas maneras en la ciudad existente y en las nuevas formas de urbanización del territorio. Si bien no pueden atribuirse directa y exclusivamente al coche cambios como el paso de las ordenanzas figurativas a la zonificación funcional; el paso del predominio de la edificación continua a la edificación aislada; la progresiva segregación de los usos de las calles; el paso en las ciudades, de un orden simbólico a un orden jerárquico de la red viaria; es evidente en cambio que, su entronización en la vida diaria, vendrá a reafirmar o consolidar más aún este tipo de cambios que ya se venían dando tanto en la praxis como a nivel de formulaciones teóricas.

### **La masificación del automóvil, una suma de causas.**

Seguramente el éxito, entendido aquí, como la capacidad que el automóvil tuvo para “*entrar*” en la vida urbana de manera vertiginosa, al punto de hacerse “*necesario*”, y de modificar los órdenes establecidos hasta entonces, no se debe a una única sino a múltiples causas, algunas de las cuales tendrán que ver con “*sus propias características*” (prestaciones, flexibilidad de dar respuesta a distintas situaciones); otras, con “*avances tecnológicos y progresos sociales contemporáneos*” que facilitaron y promovieron

<sup>1</sup> Buchanan, Colin “*El tráfico en las ciudades*”. Ed Tecnos. 1973, Madrid. 1ª Ed. en inglés 1963

su uso; y otras, con la *"inducción expresa de su consumo"*, ya sea desde las políticas urbanas adoptadas como desde la promoción comercial o propagandística.

Los progresos técnicos permitieron la fabricación en serie y con ello el aumento de la capacidad productiva de las fábricas y la reducción de costos de las unidades automotrices, fundamentalmente de aquellos modelos que habían sido diseñados para los sectores sociales más amplios. La oferta de modelos populares, en un contexto económico estable y en crecimiento, (en Estados Unidos en los años 20 y en Europa y América Latina después de la Segunda Guerra Mundial) sumado a determinados logros sociales que se darán por entonces, como los salarios estables y vacaciones pagadas, conducirán de manera directa a la masificación del automóvil.<sup>2</sup>

Pero aunque el abaratamiento de los costos del producto final será una condición necesaria, no será suficiente para masificar el consumo, habrá además que inducir su uso. La inducción se planteará tanto a nivel de la *demanda* como de la *oferta*<sup>3</sup>. En cuanto a la demanda, tendrá un papel importantísimo la propaganda desde la que se inducirá una nueva forma de vida, basada en una escala de valores donde el coche ocupará un lugar central. El auto será presentado como *símbolo de libertad y emancipación*. El instrumento que permitía superar –fácilmente- cualquier límite en

<sup>2</sup> En Estados Unidos este papel lo tendrá el Ford T, en Italia el FIAT 600, en Francia y posteriormente en Argentina, el Citroën 2CV y el 3 CV, en España el SEAT 600. La popularización de este nuevo medio de movilidad será de tan amplio alcance que en España por ejemplo, se hablará de este fenómeno como el de la *"seatización"*.

Un repaso completo de este fenómeno puede leerse en Dupuy, Gabriel. *"Les Territoires de l'automobile"* Anthropos –Económica. Collection Villes. Paris. 1995. En el caso español y específicamente de Barcelona, en Pernau, Gabriel. *"Barcelona i el cotxe. Cent anys d'amor i odi"*. Lunwerg Editores. Ajuntament de Barcelona. España, 2001.

La masificación del coche en Barcelona comenzará a producirse a mediados de los años 50 con la apertura de la Fábrica SEAT en la Zona Franca. En 10 años el parque automotor se multiplicó cuatro veces. El crecimiento seguirá ininterrumpidamente hasta nuestros días. Mientras a principios de los 60 circulaban poco más de 100.000 unidades, a fines del año 70 ya había 600.000 coches. En los 80s hay 1 auto cada 3 personas. Esta cifra representa dos veces más que en los 70, y 30 veces más que en los 50. En 1992 existen más de 1.000.000 de vehículos matriculados. Hoy se calcula que hay 6 coches por cada 10 personas, 1,5 coches por familia.

<sup>3</sup> Este proceso está extensamente explicado en Miralles - Guasch, Carme. *"Ciudad y transporte. El binomio imperfecto"*. Editorial Ariel. Barcelona, 2002

términos de distancia y en términos de autonomía de horarios y movimientos, el automóvil permitirá prolongar y potenciar las decisiones personales, quedando atrás las sujeciones a las distancias y a la oferta o no de medios alternativos de transporte público. Entre las prestaciones reales e "imaginadas", el auto pasó así a ser de las posesiones más deseadas y estimadas, tanto entonces como hasta el presente.

Es preciso señalar sin embargo que el éxito de esta propaganda no hubiese sido tal si no fuese porque en realidad el automóvil venía a dar respuesta –como anillo al dedo- a situaciones urbanas y suburbanas deficitarias concretas y si no fuese porque se adaptaba con igual versatilidad a situaciones diametralmente distintas. Mientras en Estados Unidos, el coche se verá como una parte "natural" e indispensable de la vida en una vivienda unifamiliar suburbana, en el caso de las ciudades europeas, el coche individual se convertirá en una alternativa a la oferta no siempre disponible de transporte público para las familias que vivían en polígonos de vivienda masiva que habían sido construidos alejados del centro.

El fenómeno relevante es que, de constituir una *"respuesta"* para la vida en determinado tipo de emplazamientos y urbanizaciones, el automóvil pasará a ser *"justificativo"* y *"promotor"* del mismo tipo de operaciones. En el caso del suburbio, que ya había ido formándose de la mano del tranvía y del tren suburbano en Inglaterra y Estados Unidos, el automóvil permitirá superar la idea de aislamiento, sobre todo de la mujer que debía quedarse en el hogar o que debía compatibilizar sus recorridos de trabajo, compra, transporte de los hijos al colegio. El auto se agregará a la lista de "electrodomésticos" que son símbolo de bienestar de cualquier "familia moderna" que vive en una casa individual, fuera de la ciudad, más próxima a la vida natural y sana.

En el caso de la periferia europea, el coche vino a simbolizar una idea de progreso individual y colectivo después de la primera década crítica posterior a la guerra. La posesión de un coche permitirá superar en parte la estigmatización de la vida en la "periferia" y ofrecerá la posibilidad de elegir una mejor residencia aunque ésta se encuentre más alejada. Pero es evidente que, en la

medida que ello sea así, la vida urbana se hará también cada vez más dependiente del coche.

Desde el punto de vista de la inducción de la oferta, el automóvil se impondrá en un primer momento por la progresiva sustitución del transporte público y sistemáticas políticas posteriores en beneficio de la movilidad privada por sobre cualquier otro tipo de transporte<sup>4</sup>.

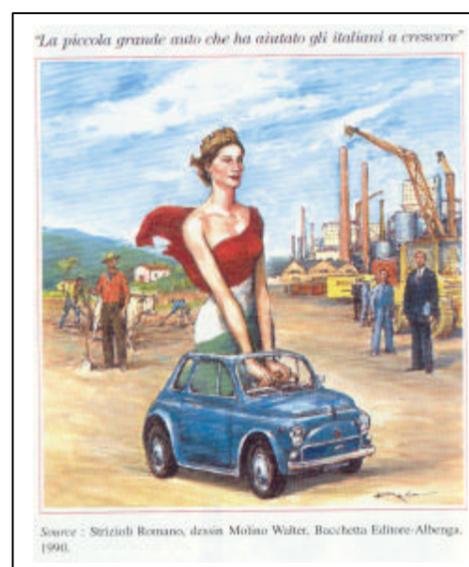
Los Estados no serán ajenos sino partícipes directos de esta masificación en la medida que el automóvil será uno de los principales motores de las actividades productivas y del crecimiento económico. Desde los 60, y aún hoy, el número de coches producidos, el número de ventas, la relación entre número de coches y número de habitantes o el número de coches por familias, se convertirán en algunos de los indicadores más utilizados para definir el grado de desarrollo de un país o sociedad<sup>5</sup>.

Durante mucho tiempo además, todas las decisiones vinculadas a la mejor gestión, promoción y facilitación del uso del coche tendrán rédito político ya que, en el imaginario colectivo, la calidad de vida, el bienestar económico y la misma idea de "modernidad" de una ciudad, estará ligada al número de coches que pasan o se mueven por ella<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> En Estados Unidos, serán paradigmáticos los efectos producidos por lo que se conocerá como el "highway lobby", integrado por empresas constructoras, empresas extractoras y refinadoras de petróleo, y las industrias automotrices. New York contaba en 1920 con la red de tranvías más eficaz del mundo, sin embargo, éstas fueron compradas por un conjunto de empresas que se comprometían a sustituirlas (en nombre de la modernidad y de una mejor gestión del espacio de las calzadas) por líneas de autobuses que progresivamente a su vez, más tarde fueron cerrando, reduciéndose así todo tipo de oferta alternativa a la del uso del coche. Este fenómeno está reseñado en Miralles - Guasch, Carme, 2002 *op cit*, en Hall, Peter. "Ciudades del Mañana" Ediciones del Serbal. 1996.

<sup>5</sup> Sólo constatamos un hecho por más que no coincidamos en ello.

<sup>6</sup> Resulta ilustrativo lo que se expresaba en el Plan CONADE para Buenos Aires (durante el gobierno militar) donde el predominio del automóvil y sus consecuencias son considerados como un *mal necesario o preferente*: "...mucho peor sería que las autopistas estuvieran vacías, porque eso indicaría que el país estaría parado, hundido en el olvido, fuera del mundo globalizado". Los embotellamientos son relacionados con la existencia de una actividad desbordante y progresista. Molina y Vedia, Juan. "Mi Buenos Aires herido. Planes de desarrollo territorial y urbano (1535 -2000)". Ediciones Colihue. Buenos Aires, 1999.P. 256



0.1  
Propaganda italiana de época

Estrechamente vinculado a ello, la construcción de infraestructuras viales constituirán políticas urbanas centrales, antes o después, según el contexto histórico y geográfico: durante el segundo cuarto de siglo XX en Estados Unidos, en los años 60 y 70 en Europa, en los 70 y 80 en Sudamérica<sup>7</sup>.

### La nueva *dimensión funcional* del territorio de la ciudad.

"Lejos" y "cerca", comenzaron a ser nociones con valores relativos diferentes a los que tuvieron hasta antes del automóvil. Vivir retirado del lugar del trabajo empezó a ser no sólo un hecho posible sino también símbolo de bienestar, de una posible mejora de calidad de vida, ya sea recobrando el contacto con la naturaleza, bien alejándose de la congestionada y poluida área central, bien pudiendo encontrar mejores ofertas de vivienda en cuanto a tamaño y costo frente a las áreas centrales.

<sup>7</sup> Anecdóticamente es por lo menos una coincidencia, que estas políticas serán llevadas adelante por personajes que trascenderán por su apuesta incondicional a este medio y por ser los principales promotores de empresas faraónicas al servicio de la movilidad privada. Los míticos Robert Moses en Nueva York, Delouvrier en París, tendrán sus paralelos menores en el Intendente Cacciatore de la Ciudad de Buenos Aires o el Alcalde Porcioles en Barcelona.

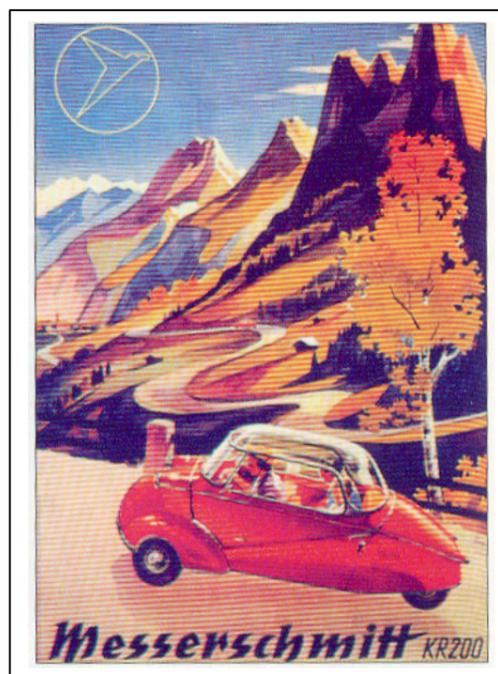
El auto implicó el re-descubrimiento del territorio para la mayor parte de la gente. El hecho de que su masificación fuera prácticamente contemporánea con el logro de ciertos progresos sociales como las vacaciones pagadas hará que se extienda la costumbre de viajar a territorios “próximos” hasta entonces alejados y desconocidos, ya que no sólo se contará con un nuevo medio económico de movilidad familiar sino que también se dispondrá de días para hacerlo<sup>8</sup>.

De esta manera, tanto las actividades diarias como las del tiempo libre pudieron ir desarrollándose en áreas no necesariamente continuas y, en parte espontáneamente, y en parte como proceso inducido desde la planificación, éstas actividades tendieron a ir concentrándose en función de sus propias características en determinadas zonas y emplazamientos. Esta *diferenciación de áreas funcionales* provocará un nuevo tipo de tensiones conectivas (desplazamientos) entre los distintos puntos del territorio. Desplazamientos que se caracterizarán a su vez por su “*convergencia y masividad*” hacia determinados sentidos, en determinadas horas y días y “*divergencias*” hacia otros destinos en otras horas, según se tratase de días libres o laborales.

La “apropiación” de un territorio mucho mayor para el desarrollo de las distintas actividades urbanas, segregadas a su vez espacialmente, tendrán como consecuencia directa el aumento de las distancias de recorrido. La posesión de un coche no reducirá entonces el tiempo de desplazamiento (o las horas consumidas durante cada día para llegar al trabajo) sino que este tiempo servirá para llegar más lejos (Whitelegg, J 1993)<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Miles de lectores argentinos se identificarán con el padre de Mafalda cuando compra su primer 2 CV, y sentirán como propias las vivencias del primer viaje familiar de vacaciones en coche. Historieta de aparición semanal en Argentina entre los años 1964 y 1973, traducida a una docena de idiomas. Quino, “*Todo Mafalda*” Editorial Lumen. Barcelona, 1992. Estas anécdotas no resultan tales, a la hora de comprender en qué medida, a partir del automóvil y de estas nuevas condiciones laborales y sociales, el territorio tendrá un nuevo tipo de lectura interpretativa de sus distancias.

<sup>9</sup> Miralles-Guasch, Carme, 2002, *op cit*



0.2. El pequeño Messerschmitt abre las puertas a territorios turísticos en Alemania

### La receptividad y adaptación de las vías existentes a las nuevas solicitudes.

Algunos tipos de vías y estructuras urbanas de la ciudad previa al automóvil mostraron una mayor capacidad de asimilación que otras al proceso de masificación. En las áreas urbanas centrales, los grandes ejes como los de Haussman, las vías del ensanche de Cerdà, los tipos de cruces (glorietas) pensados por Hénard, demostraron con el tiempo ser un soporte para la nueva movilidad de un valor potencial hasta entonces no suficientemente considerado. En otros casos en cambio, como en las calles de los cascos más antiguos, se puso de manifiesto una enorme dificultad o incompatibilidad con el nuevo tipo de tránsito.

Puede atribuirse a aquellos grandes boulevares y a los ejes como los de la cuadrícula del ensanche (caracterizados por anchos mayores, racionalidad de trazados, continuidad, diferenciación clara del espacio peatonal del de la circulación rodada), la sorprendente capacidad con que a pesar de no estar preparada para el coche, las ciudades pudieron hacer frente a miles de estas nuevas unidades sin llegar al colapso durante mucho tiempo. Más aún, cuando progresivamente esta red fue complementada con vías nuevas y específicas como veremos después, aquellos ejes

urbanos fueron y siguen siendo el gran soporte de la movilidad privada en los centros urbanos y los únicos capaces de mantener además las funciones de conexión, distribución y accesibilidad.

Por otra parte, fuera de las ciudades y en la relación de los centros urbanos con los parques y barrios suburbanos, determinadas vías como los *parkways*, cuyo diseño también tiene un origen anterior al del automóvil, no sólo demostrarán una extraordinaria capacidad para soportar el movimiento de vehículos sino que, como vía especializada y continua de más larga distancia, con importante adaptación al paisaje, se verá potenciada enormemente por este nuevo medio de movilidad que permitirá enriquecer su uso proponiendo nuevas perspectivas dinámicas a los recorridos.

### **La necesidad de nuevas pautas de uso y la creación de instrumentos y normas para gestionar el tránsito.**

La alta capacidad de tránsito alcanzada por las estructuras viarias urbanas existentes no fue un efecto inmediato, ni estuvo exenta de procesos sucesivos de adecuación. Para que las ciudades pudieron seguir funcionando fue necesario superar un primer período “caótico” del que poco a poco se pudo ir saliendo con el desarrollo y puesta en práctica de nuevas reglas urbanas de circulación, como así también la demarcación dentro de la cinta viaria, de determinadas áreas singulares de uso (como pasos de cebra, zonas azules, los carriles restringidos al transporte público), la inclusión de nuevos elementos urbanos como los semáforos en las esquinas, los parquímetros y la incorporación de los aparcamientos como función que podía desarrollarse en espacios edificados.

Estas innovaciones requirieron de un proceso de aprendizaje y de imposición de nuevas reglas no siempre asimiladas o aceptadas con facilidad. La exigencia de la racionalización de la gestión del tránsito llegó a tener un desarrollo tan específico, que implicó con el tiempo la creación y estandarización de un código de normas de circulación a nivel mundial. Hoy algo que parece tan evidente, en su momento supuso la introducción de un saber completamente nuevo, cuya dificultad no solo estaba en su divulgación sino también en su

propia construcción. Muchas de las medidas que se iban aplicando eran resultado de procesos de prueba y error. Los derechos de uso del espacio público de ningún modo eran entendidos como hoy, de allí la dificultad de aceptar los primeros ensayos de penalización o multas para inducir determinados comportamientos de los automovilistas e impedir determinados usos en las aceras y calzadas<sup>10</sup>.

Tanto como el tránsito, la necesidad de aparcamientos implicó un tipo de problema urbano completamente nuevo. Baste pensar que en Barcelona la incorporación de estacionamientos en los programas de vivienda sólo comienzan a constituir una exigencia a partir de los años 70 y que en las áreas céntricas los primeros estacionamientos subterráneos datan de 1967<sup>11</sup>.

### **De los augurios a las primeras crisis.**

Los augurios planteados por este nuevo medio de movilidad al alcance de todos, pronto tropezarán con la crisis producida como resultado de su masificación. El símbolo de la libertad individual de movimiento empezó a no ser tal: no era posible desplazarse a la velocidad prevista –por retenciones–, ni estacionar frente a la puerta deseada o siquiera en un sitio próximo. Muchos artistas retratarán el caos y la confusión que se producirá en las calles derivados de la superposición de las formas de uso históricas del espacio urbano y las nuevas derivadas del automóvil y de la coexistencia en un primer momento de éstos con vehículos de tracción animal y transportes públicos de superficie como el tranvía. Le Corbusier en su libro “Urbanisme” hará una crítica despiadada a la calle (rue corredor) donde se producen estas superposiciones, aportando en sus argumentaciones las cifras de accidentes mortales que se producen como consecuencia de ellos en el París de entonces<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> El libro ya citado de Pernau, Gabriel atestigua las reacciones contrarias a la imposición por ejemplo de los primeros parquímetros en Barcelona y restricciones de aparcamiento en las aceras, en los años 60.

<sup>11</sup> Pernau, Gabriel, 2001, *op cit*

<sup>12</sup> Le Corbusier. “Urbanisme”. 1925

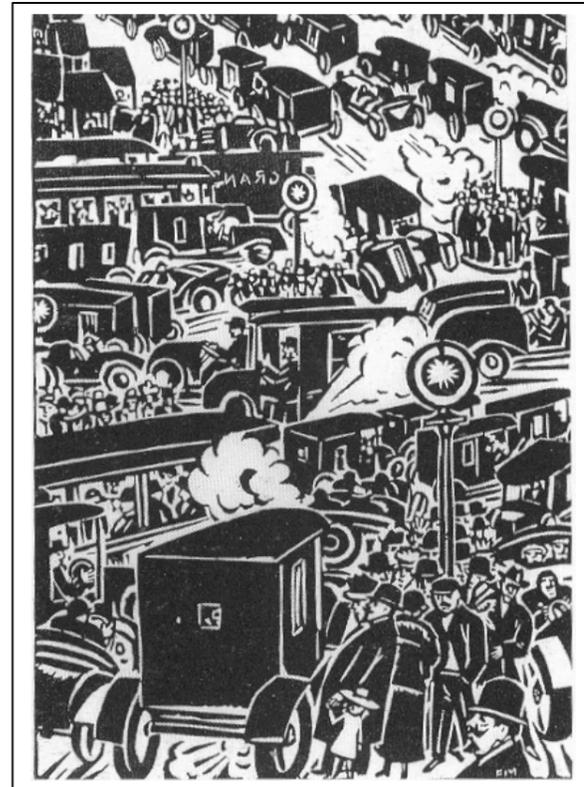
Existirá como se dijo una instancia de creación de nuevas pautas de uso. Pero la inclusión de medidas y equipamientos como los señalados (semáforos, áreas restringidas de estacionamiento, pasos de cebra, etc.) no lograrán dar respuesta a problemas que no derivan ya de la racionalización del uso de las calzadas sino del desequilibrio entre el número de automóviles y la infraestructura viaria existente. Máxime, cuando ésta no había sufrido la misma evolución que el crecimiento de los límites funcionales de la ciudad, cuando las vías existentes debían dar respuesta a nuevas tensiones conectivas entre las áreas funcionales antes descritas y cuando los transportes públicos habían sido claramente abandonados por las inversiones públicas o al menos éstas no habían mantenido el mismo ritmo de crecimiento que habían tenido las ciudades.

En la interpretación de los problemas que empezaron a surgir, se impondrá durante mucho tiempo la idea de que las causas de las congestiones y del caos del tráfico urbano no estaban en el uso masivo del automóvil sino en la inadecuación de la ciudad a dicho uso. La frase: *"la ciudad debe adaptarse al automóvil"* del presidente francés George Pompidou<sup>13</sup>, no es más que el reflejo expresivo de una tendencia colectiva en los distintos países a apostar por un tipo de respuestas "desde" la transformación de la ciudad para facilitar este tipo de movilidad.

### **El automóvil como agravante de la crisis que afecta al modelo de ciudad decimonónica.**

La crisis producida por el automóvil se produce en una ciudad que ya se encontraba en crisis. Los nuevos o más acuciantes problemas de movilidad no son los únicos de una ciudad que simultáneamente padece también: de un acelerado crecimiento poblacional, déficits de viviendas, de espacios verdes, polución por la industria en el ámbito urbano, etc. Prueba de esta crisis que precede a la llegada del automóvil son las propuestas de urbanizaciones alternativas que caracterizarán el fin del siglo XIX y principios del XX, tales como la

Ciudad Jardín de Howard, la Ciudad Lineal de Arturo Soria, la propuesta de nuevos sistemas de espacios verdes y primeras segregaciones funcionales propuestas en Norteamérica por Olmsted, Vaux; etc.



0.3. Frans Masereel, "La Ville", 1925

Del mismo modo, el automóvil no convierte la "movilidad" en problema urbano, sino que lo agudiza, y le confiere nuevos condicionantes. Las estructuras urbanas decimonónicas, en las que se habían practicado extraordinarias aperturas, mejoras y amplificación de los anchos de vías -como en el caso de París- aparecían asfixiadas y su calidad ambiental se encontraba amenazada tanto por los índices de densificación alcanzados como por la presencia del transporte rodado. Basta revisar los estudios que había hecho Hénard para dar solución a los problemas de movilidad en el París de principios de Siglo XX para corroborarlo<sup>14</sup>. El estudio comparativo que hace de los modelos funcionales de circulación de Moscú, Londres, Berlín y París; la clasificación de

<sup>13</sup> Cohen, Jean-Louis y Lortie, André . "Des Fortifs au Perif" Paris, les seuils de la Ville. Ed. Picard. Pavillon de l' Arsenal. 1991. Reedition 1994.

<sup>14</sup> Hénard, Eugène. "Etudes sur les transformations de Paris, 1903- 1909". L'Esquerre, 1982. París.

tipos de recorridos (según su origen / destino y el tipo de población que los realiza, definiendo sus velocidades, sentidos, frecuencias y horarios); la preocupación por definir las funciones específicas de determinadas vías en relación a otras como las radiales y los boulevares de circunvalación; sus primeras propuestas de segregaciones del viario; sus estudios exhaustivos sobre los cruces y el funcionamiento de las glorietas o plazas en la convergencia de distintas direcciones; etc., demuestran sobradamente que mucho antes de la masificación del automóvil la escala alcanzada por determinadas ciudades, tanto en términos de superficie funcional como de población, había puesto en crisis el soporte infraestructural existente y que, por la especificidad y complejidad planteada por el problema circulatorio, las vías comenzaron a ser estudiadas y pensadas desde su función circulatoria de manera específica e independiente de sus demás funciones históricas<sup>15</sup>.

### **El automóvil como protagonista de las propuestas de nuevos modelos urbanos**

A principios del siglo XX, el modelo de ciudad decimonónica parece agotado para dar respuesta tanto a aquellos problemas de movilidad como a los demás problemas urbanos descritos.

En este marco de situación, desde el punto de vista teórico, la aparición del automóvil viene en cierto modo, a confirmar o constituir un elemento más de justificación a la necesidad de cambio frente a la incapacidad del modelo de la ciudad tradicional para dar respuesta satisfactoria a su movilidad, pero también, este nuevo medio de movilidad parece constituir un recurso potencial para el diseño de formas alternativas de urbanización.

Es curioso además que la interpretación de las prestaciones posibles del automóvil da lugar a propuestas sustantivamente distintas: *modelos "anti-ciudad"* (al menos en términos de negación de la ciudad como conglomerado central, diferente del resto del

<sup>15</sup> Si bien las vías para Hénard siguen teniendo un papel central como soporte de urbanización y ordenación como se verifica en sus propuestas de boulevard à redans, también es plausible que se hace un análisis específico del problema de la circulación de manera independiente a las otras cuestiones.

territorio) y modelos de un *"nuevo tipo de ciudad central"* concebida a partir de un modelo basado en las segregaciones funcionales. Serán paradigmáticas por un lado, la *"Broadacre City"* de Wright (1932) y por otro, la *"Ville Contemporaine de trois millions d'habitants"* de Le Corbusier (1934).

En el primer caso, la propuesta suponía la posible ruptura con la idea de un centro, el automóvil permitiría la urbanización extensiva y de baja densidad, en una sucesión alternada de áreas ocupadas y áreas libres, y usos alternados del suelo. Para Wright ese tipo de ocupaciones en el territorio, en la que ya no se podría distinguir claramente la ciudad del campo, se extendería sobre todo el país<sup>16</sup>.

En el segundo caso, el automóvil permitiría la vinculación rápida y eficaz de áreas funcionales autónomas, concentradas y segregadas en un espacio concreto. Se liberaba suelo a nivel de superficie por fuerte densificación en altura de las áreas centrales. La arquitectura se planteaba de manera autónoma e independiente a la vía (entre las que sólo se establecen puntos de intercambio en vertical) y las circulaciones se resolvían por jerarquías, niveles y sentidos, entre los que existían puntos específicos de intercambio<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> *"Imaginaos ahora grandes y bien diseñadas autopistas circulando por zonas de cultivo o de viviendas, los cruces han quedado eliminados por un nuevo tipo de circunvalaciones integradas o por medio de pasos elevados o subterráneos...carreteras gigantes que serán también arquitectura, estaciones de servicio que no serán como una mancha sino que se construirán en buena arquitectura e incluirán todo tipo de servicios para el viajero,.... Estas grandes carreteras unirán y separarán, separarán y unirán, en una serie interminable de unidades diversificadas que pasarán al lado de explotaciones agrícolas, mercados que estarán al lado de la carretera, escuelas, viviendas rodeadas por unos acres de tierra cultivada, casas que serán lugares agradables tanto para el trabajo como para el ocio. E imaginaos unidades humanas dispuestas de tal modo que cada ciudadano pueda elegir entre todo tipo de formas de producción, distribución, mejora personal, recreo, todo dentro de un radio, digamos de diez o veinte millas de su propio hogar. Y que pueda acceder a ellas con facilidad por medio de su automóvil o de un transporte público. Esta distribución integrada de la vivienda en el territorio es la gran ciudad que yo veo ocupando todo el país. Esta sería la ciudad Broadacre del futuro, es decir la nación."* Wright, Visión Usoniana

<sup>17</sup> PLAN DE LA VILLE

*"Principes fondamentaux:*

1° DÉCONGESTIONNEMENT DU CENTRE DES VILLES

2° ACCROISSEMENT DE LA DENSITÉ

3° ACCROISSEMENT DES MOYENES DE CIRCULATION

4° ACCROISSEMENT DES SURFACES PLANTÉES

*Au centre, la GARE avec plate-forme d'atterrissage des avions-taxis.*

*Nord-sud, est-ouest, la GRANDE TRAVERSÉE pour véhicules rapides (passerelle surélevée de 40 mètres de large).*

La circulación no sólo aparecía segregada de las demás funciones, sino que también se segregan los distintos tipos de circulación entre sí en función de las velocidades. Esta propuesta de ordenamiento evolucionará hasta la definición de la Regla de las 7 V o velocidades<sup>18</sup>, en la formulación de un esquema viario integral del transporte encargado por la UNESCO en 1948.

Ambas teorías compartían, a pesar de sus diferencias, la confianza plena en la contribución que este medio de movilidad podía representar en la consecución de una vida ciudadana más digna, por la simplificación de movimientos, el incremento de calidad de vida, de "espacios libres y verdes para el peatón" dirá Le Corbusier y para "el nuevo hombre libre" dirá Wright.

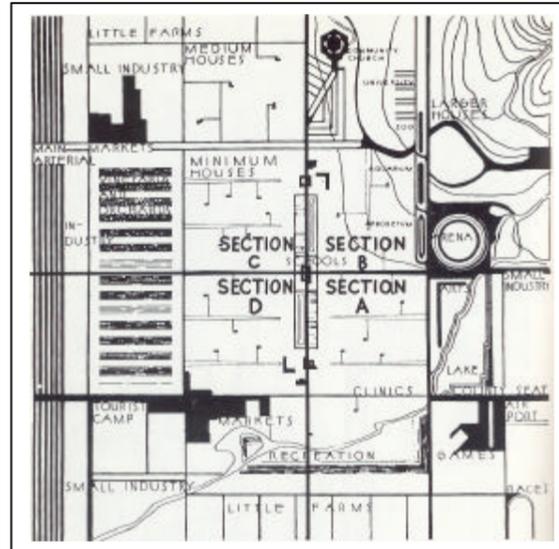
En el caso de la propuesta de Wright, su trascendencia desde una visión actual estará en la virtud de haber predicho, en cierta forma, un tipo de ocupación del territorio que si bien no se desarrollará con el mismo equilibrio, supondrá la paulatina superación de la

*Au pied des gratte-ciel et tout autour, place de 2.400 x 1.500 m (3.640.000mètres carrés) couverte de jardins, parcs et quincones. Dans les parcs, au pied et autour des gratte-ciel, les restaurants, cafés, commerces de luxe, bâtiments à deux ou trois terrasses en gradins; les théâtres, salles, etc.; les garages à ciel ouvert ou couverts. Les gratte-ciel abritent les affaires.*  
*A gauche: les grands édifices publics, musées, maison de ville, services publics. Plus loin à gauche, le jardin anglais.*  
*A droite: parcourus par l'une des branches de la <<grande traversée>>, les docks et les quartiers industriels avec les gares de marchandises.*  
*Tout autour de la ville, la zone asservie, futaies et prairies.*  
*Au dlà, les cités-jardins formant une ceinture.*  
*Dans, au centre: gare centrale.*  
 a- Plate-forme: aéroport 200.000mètres carrés.  
 b- Entresol: grande traversée (piste surélevée pour autos rapides, le Seul croisement par giración)  
 c- Rez-de-chaussée: halls et guichets des metros, banlieue, grandes lignes et aviation.  
 d- 1er sous-sol: metros de pénétration et de grande traversée  
 e- 2e sous-sol: trains de banlieue (en boucle, sens unique)  
 f- 3e sous-sol: grandes lignes (quatre points cardinaux)

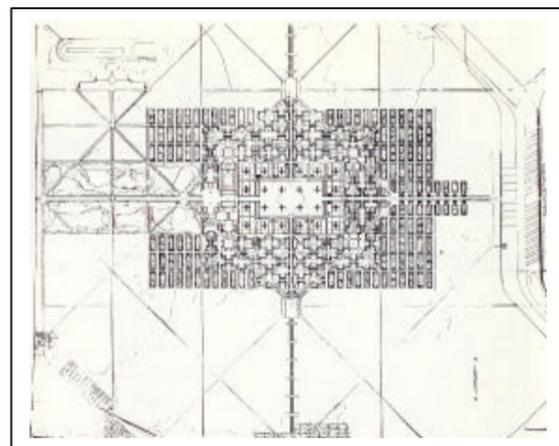
Le Corbusier. "Urbanisme". Las mayúsculas son del autor.

- <sup>18</sup> V1. Vías nacionales o provinciales que atraviesan las naciones  
 V2. Arterias esenciales de los conjuntos urbanos  
 V3. Vías exclusivamente reservadas a la circulación mecánica rápida (autopistas) sin aceras ni accesos a los edificios, con semáforos cada 400 m y con funciones de perímetro de sectores funcionales  
 V4. Vías comerciales del sector urbano  
 V5. Vías intersectoriales  
 V6. Vías que penetran en el sector y sirven de acceso a los edificios de viviendas  
 V7. Vías que bordean zonas verdes y sirven de acceso a escuelas, gimnasios y campos de deporte.

distinción entre territorio rural y urbano, o entre ciudad y no ciudad, hoy verificable en amplios sectores tanto del territorio europeo como del territorio nord y sudamericano. En el caso de las propuestas de Le Corbusier, su enorme incidencia radicaré en que promueve la universalización (sobre todo a partir de los principios definidos colectivamente en la Carta de Atenas de 1933) de una forma de interpretar los problemas urbanos y diseñar sus soluciones, basado en la autonomía de las funciones básicas (trabajo, habitación, recreación y circulación) y la universalización, en este último caso, del concepto de ordenación jerárquica de las redes de comunicación. Concepto que con el tiempo impregnará al conjunto de las infraestructuras y servicios urbanos<sup>19</sup>.



0.4. F. L. Wright. "Broadacre City When Democracy Builds", 1945



0.5. Le Corbusier. "Cité Contemporaine", 1922

<sup>19</sup> Las características de este fenómeno pueden ampliarse en el libro de Manuel Herce y Joan Miró Farrerons, Joan. "El soporte infraestructural de la ciudad". Edicions UPC. Colección Arquitect N° 29. Barcelona, 2002

## Otras propuestas.

Hasta aquí nos hemos explayado en dos propuestas por considerarlas emblemáticas. Sin embargo, se podrían enunciar varias otras que en unos casos implicarán propuestas de “ciudad nueva” como la ciudad Vertical de Hibernia (1924), que en otros casos estarán ligadas a “intervenciones en ciudades previas”, como el Plan para Filadelfia de Louis Kahn (1953) o las propuestas específicas que Le Corbusier hará para Buenos Aires, Río o Bogotá; que en otros casos serán pensadas como “nueva estructura urbana capaz de ordenar la extensión de una ciudad” como el caso del Plan para la extensión de Tokio de Kenzo Tange (1961).

Salvando sus diferencias, en cualquiera de ellas es posible verificar, la segregación tanto del movimiento automovilístico del peatonal, como la independencia formal de la edificación del espacio viario. En ellas se verifica una progresiva consideración de las vías como canales de flujos continuos, que siguen cual sistema hidráulico sucesivas derivaciones hasta servir funcionalmente, en última instancia a los edificios. Serán representativas las palabras de L. Kahn:

*“Las rutas a gran velocidad son como ríos,  
Los ríos enlazan las regiones ...  
Los ríos tienen puertos,  
Los puertos son torres municipales de aparcamiento  
Los puertos enlazan  
Un sistema de canales interiores  
Los canales son las rutas de circulación media  
Sobre los canales se enlazan los docks  
Los docks sirven de entrada a los edificios”.*

Cualquiera de estas propuestas puede caracterizarse además por la sobre-dimensión de las infraestructuras previstas y por estar planteadas fuera de la escala humana tradicional, no sólo en términos de las dimensiones de los elementos que la componen

sino en términos de que el movimiento peatonal se despega del plano de superficie <sup>20</sup>.

Pero en todos los casos también, se trata de propuestas complejas, holísticas. En ellas no sólo se define un sistema de movilidad sino que subyace la idea utópica de un nuevo orden urbano y social, que puede alcanzarse mediante una estructura clara y estricta de infraestructuras, funciones y emplazamientos. Son propuestas también claramente formales, no dejan de ser proyectos de arquitectura a nivel de ciudad.

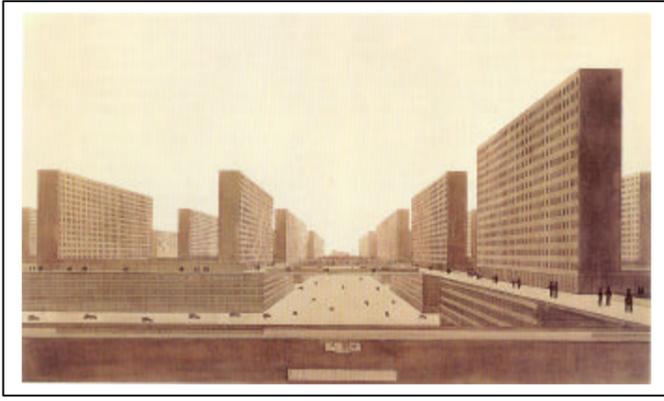
## La aparición de las vías segregadas en la ciudad. *Distancias entre teoría y práctica.*

La aparición las vías segregadas en la ciudad tendrá lugar en Norteamérica ya por los años 20, correlativamente a la motorización temprana de su población. En Europa en cambio esto recién se producirá a partir de los años 50. Pero su diseño no responderá sino parcial y fragmentadamente a las propuestas teóricas precedentes

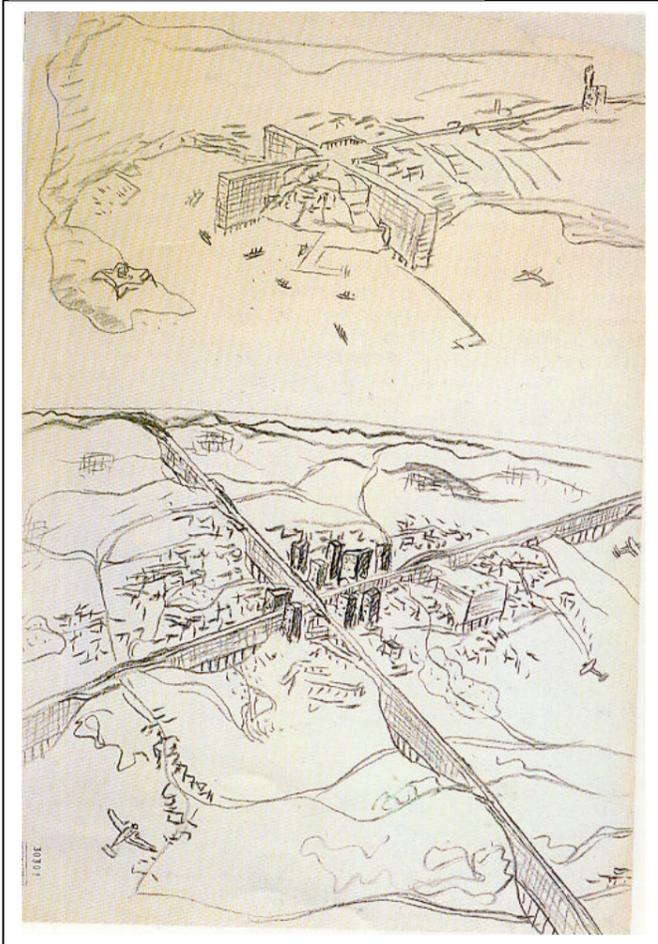
Tanto en el modelo extensivo y de baja densidad (Wright) como en el modelo de ciudad central y de alta densidad (Le Corbusier), se proponía por igual la existencia de vías segregadas, de uso exclusivo para el automóvil. Son una muestra de ello la propuesta de cruces a desnivel de Wright, para permitir la continuidad de cada dirección, las trazas independientes de las vías propuestas por Le Corbusier. Sin embargo, estas vías aunque funcionalmente segregadas, formaban parte como dijéramos de una propuesta global donde, en un caso, servían para establecer una forma equilibrada de ocupación y uso del suelo<sup>21</sup>, y en el otro, un sistema

<sup>20</sup> Entre ellas quizás la más representativa es la de Tange donde las autovías estarían situadas a 40 m del nivel de suelo y a 50 m del agua. Estas se resolverían como puentes de 1 km de luz, de acuerdo con la unidad más pequeña del sistema de transportes cíclicos de un km de lado. Kenzo Tange, Un Plan para la bahía de Tokio, 1961. En *“Kenzo Tange 1946- 1969. Architecture and Urban Design”* Verlag für Architekturf. Artemis Zürich. Suiztarland, 1970

<sup>21</sup> No es casual que en la propuesta de Wright las vías dibujen una grilla regular. Al respecto dirá: *“ El lugar de comunicación social no es el centro,*

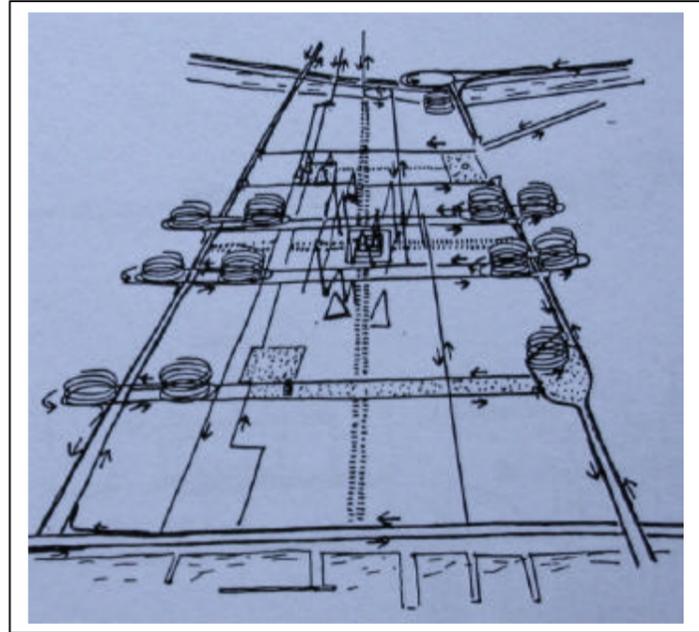


0.6. Hibernsamer , "Ciudad Vertical", 1925

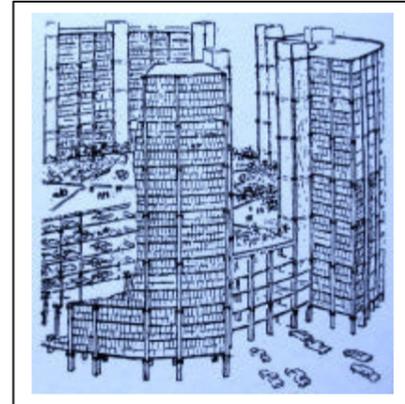


0.7. Le Corbusier, Propuesta para Río, 1936

sino cada unidad en tanto unida a las otras por la parrilla de autopistas. Las áreas de cultura y de comercio se encuentran en cada cruce de autopistas asegurando de hecho una accesibilidad equitativa...Los nudos de las autopistas son, a partir de este momento localizaciones posibles para otros centros de negocios, pero el abanico multidireccional ofrecido por la red impide que alguno de ellos llegue a ser predominante" F.L. Wright "Broadacre City When Democracy Builds", 1945



0.8. L. Kahn., Plan para Filadelfia, 1953



0.9. K. Tange, Propuesta para la Bahía de Tokio, 1961

absolutamente organizado cuyo funcionamiento dependía estrechamente del tipo y posición de la edificación y de los puntos de intercambio con los otros sistemas de transporte. La Citée Contemporaine” de Le Corbusier no deja de entender la ciudad como un todo donde aquellas funciones básicas actúan de manera rigurosamente “interdependientes”. Tratándose de una organización mucho más compleja o imbricada aún que en el modelo de ciudad tradicional.

En los hechos, (salvo emprendimientos singulares como el de Brasilia o como los ejemplos *ex novo* de las News Twons anglosajonas, o de las Villes Nouvelles francesas), las ambiciosas propuestas de modelos urbanos nuevos serán sustituidas por intensos debates entorno a la *descentralización* o *centralización* de las grandes ciudades existentes y la aparición de estas grandes infraestructuras será contemporánea a ellos.

Sobre la ciudad tradicional, las propuestas se tradujeron en implantaciones parciales de los modelos teóricos de partida. En efecto, propuestas como las de Le Corbusier eran radicales. Sólo podían llevarse a cabo en ciudades “nuevas”, donde no existiese la relación histórica entre las vías y la demarcación de la propiedad del suelo. Donde no existiese un patrimonio edificado demasiado valioso en relación directa o alineado a las calles<sup>22</sup>.

Las segregaciones funcionales se ensayaron fundamentalmente en relación a la residencia y a la circulación.

---

<sup>22</sup> “El principal obstacle per a una revisió dràstica de l’actual sistema de vies urbanes es troba en el fet que els carrers estan identificats amb la divisió del terreny en solars i amb la propietat de la superfície urbana en el seu estat actual de subdivisió. Durant decennis, i en alguns llocs durant segles, la propietat urbana s’ha dividit en solars, amb la idea de donar a l’edifici de cada solar “una paret donant al carrer” és a dir, una façana que toqui directament el carrer. Aquest solars per llur forma y dimensions, estan per tant relacionats amb l’actual sistema de distribució dels carrers y aquest depèn de llur continuïtat. Una revisió dràstica de l’actual sistema de carrers trovaria, doncs, seriosos obstacles a menys que fos reconegut que a la major part dels casos la situació exigeix una reagrupació o una consolidació dels solars actuals. Sense eliminar els drets de la propietat privada, aquesta consolidació modificaria els arbitraris limits de propietat actuals i així permetria el desenvolupament de la nova xarxa de vies urbanes”. Sert, Joseph Lluís. “Podem sobreviure les nostres ciutats? Un ABC del problems Urbans. Anàlisi i solucions” Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Barcelona, 1983. Título Original: Can our cities survive?

Los polígonos de vivienda aparecieron como apéndices (ciudades dormitorios) fuertemente dependientes de la ciudad central histórica y vinculados a ella por un vía de tránsito rápido. Este tipo de operaciones será común en ciudades europeas como las españolas o francesas y más tarde en ciudades latinoamericanas como las argentinas. En el mundo anglosajón, la extensión de las ciudades por urbanizaciones residenciales de baja densidad, fueron apareciendo como ordenamientos singulares, con accesos emplazados estratégicamente junto a vías rápidas, fuertemente dependientes todavía de los centros urbanos, produciendo más un consumo indiscriminado del suelo, que un nuevo ordenamiento territorial equilibrado como el que proponía Wright. Este último tipo de urbanizaciones tendrá larga tradición en Norteamérica, posteriormente en algunas ciudades latinoamericanas como Caracas y desde los años 80 en adelante empezarán a tener auge en la Región Metropolitana de Buenos Aires o de Santiago de Chile.

Respecto de la circulación, mientras en las propuestas teóricas referidas, cada una de las vías especializadas cumplía una función en una red conjunta y ésta aparecía articulada a su vez, a los demás medios de comunicación, en los hechos, se fue derivando hacia un tipo de respuesta parcial donde la vía segregada no siempre formó parte coherente de la red viaria en su conjunto y donde además, la red viaria tuvo un diseño y una gestión independiente respecto de las otras formas de movilidad. La red viaria, la red del ferrocarril, la red de metro, etc. se conciben en la mayor parte de los casos sectorizadamente, y su gestión depende de entes autónomos y distintos<sup>23</sup>.

Esta fragmentación de la respuesta se traducirá muchas veces en yuxtaposiciones estériles incapaces de articularse positivamente. Ingenuamente se llegará a considerar que la construcción de ciertas vías segregadas, por simple superposición a las vías existentes permitiría mejorar las condiciones de movilidad. O se esperó, más

---

<sup>23</sup> La red viaria empieza a ser diseñada por estratos jerárquicos que coinciden con competencias administrativas distintas (por ejemplo las Redes Arteriales en España serán competencia del Estado Nacional, mientras la red viaria urbana, competencia de los ayuntamientos) obviándose en muchos casos el necesario ajuste y articulación entre ambas.

ingenuamente aún, que una autopista, pudiera por sí misma, producir las mejoras globales en el tránsito imposibles de lograr sin una operación acabada y conjunta de toda la red. Si bien estos hechos serán atribuidos muchas veces a la falta de presupuestos, no deja de ser una constatación que en este momento se destina mucho más dinero a infraestructuras faraónicas nuevas que a operaciones de cosido de las vías existentes de menor envergadura. Y lo mismo valdrá para la ciudad como para el resto del territorio. Como en otras ocasiones, los humoristas ilustrarán con sabia ironía este tipo de incoherencias .

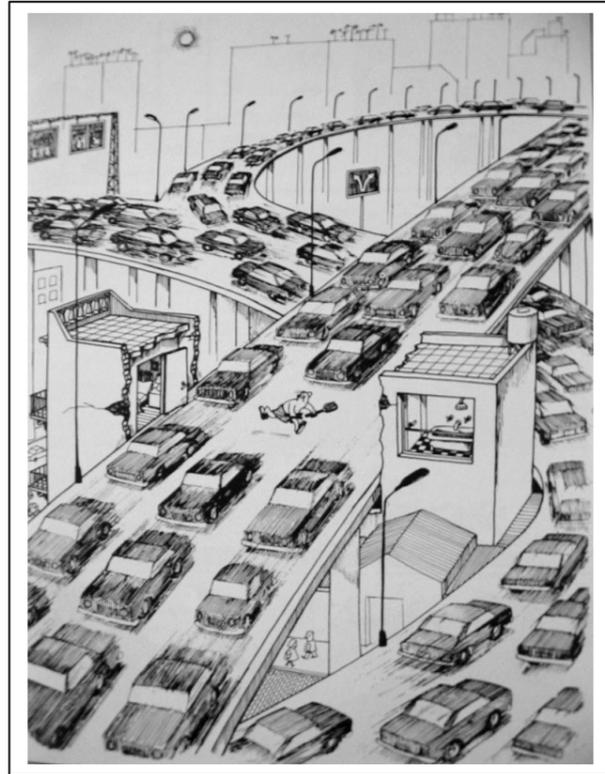


0.10. - "Sí es cierto, el presupuesto se agotó otra vez...pero no me va a negar que ahora hasta aquí se llega en dos patadas." Quino. "Gente en su sitio". Ed. Lumen

Las autopistas se construirán sin un ajuste a la antigua estructura urbana<sup>24</sup>. Se insertarán en el espacio urbano siguiendo los parámetros técnicos desarrollados para vías conectivas de largo

<sup>24</sup> Al respecto J. L. Sert dirá: "es una llàstima que algunes ciutats han acceptat l'adopció d'una xarxa completa de vies urbanes ràpides, superposant simplement aquesta xarxa sobre l'antiga estructura urbana no planificada" Sert, Joseph Lluís. *Op cit.*

recorrido, superponiéndose de manera indiscriminada y sin atender las particularidades de los tejidos atravesados, amparándose en una funcionalidad específica e independiente.



0.11. Quino. "Gente en su sitio". Ed. Lumen

### El origen técnico de las vías segregadas que llegaron a la ciudad.

La aparición del automóvil y la progresiva superación de los límites de velocidad que éstos podían alcanzar habían derivado en la necesidad de introducir cambios en el diseño de las carreteras. Estos cambios condujeron a la progresiva segregación de la calzada primero, definiendo calzadas de sentido único, posteriormente controlando los accesos y progresivamente, independizándose de todo condicionamiento de la orografía<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Este proceso está ampliamente explicado en la Tesis Doctoral del Ing. Manuel Herce Vallejos "Variante de la Carretera y Forma Urbana". Director Joan Busquets i Grau. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Infraestructura del Transport i Territori. Barcelona, 1995.

Los primeros ejemplos de vías rápidas aparecen vinculando centros urbanos entre sí o centros y núcleos suburbanos o parques<sup>26</sup>.

Estas vías segregadas tuvieron una evolución técnica propia, reseñada por distintos autores como Giorgio Boaga, Manuel Herce, etc<sup>27</sup>. G. Boaga refiere como autopistas de primera generación a aquellas que aún cuando se las concibiera como “*la vía más breve, más rápida, cómoda y segura entre dos puntos*” aún presentaban distintas deficiencias técnicas. Si bien su traza ya era preferentemente rectilínea y presentaban amplios arcos de enlace, los tramos rectos eran excesivamente largos y monótonos, comprometiendo la atención del conductor y los enlaces no resultaban adecuados para las crecientes velocidades; si bien ya tenían calzadas independientes para los sentidos distintos, éstas no tenían un ancho suficiente, etc. Estas vías sin embargo ya estaban pensadas para uso exclusivamente automotor, estaban separadas de la red local y evitaban la travesía por los núcleos urbanos.

Según este mismo autor, posteriormente, las de segunda generación, las *autobahnen* alemanas y los *parkways* norteamericanos introducen cambios como la ampliación de los anchos, la separación de las calzadas por una franja ajardinada, protecciones laterales, radios calculados para velocidades mucho mayores, con rectas de tramos no superior a 5 km, etc.

La evolución del diseño de este tipo de vías seguirá actualizándose progresivamente a normativas técnicas cada vez más rigurosas relacionadas con los criterios de seguridad y velocidad.

Estados Unidos, en estrecha relación con su pionera masificación del coche, irá a la vanguardia de éstos avances técnicos. En los años 20 habían comenzado los congresos de carreteras y

---

<sup>26</sup> La *Bronx River Parkway* será uno de los primeros ejemplos norteamericanos en 1923. En Europa, en Italia en los años 20 la *autostrada* que vinculaba Milán con los Lagos y Bérgamo y Nápoles con Pompeya. Boaga Giorgio, “*Diseño de tráfico y Forma Urbana*”. Ed. Gustavo Gili. 1977 Barcelona. Peter Hall, 1996, *op cit*

<sup>27</sup> Boaga, Giorgio. 1977, *op cit*. Herce Vallejos, Manuel, 1995, *op cit*. Herce Vallejos, Manuel; Miró Farrerons, Joan. “*El soporte infraestructural de la ciudad*”. Edicions UPC. Colección Arquitect N° 29. Barcelona, 2002

publicaciones técnicas de organismos como el *Bureau of Public Roads*. En 1950 se publicó el primer *Highway Manual Capacity*.

Los estudios de los requerimientos técnicos en relación a la velocidad serán contemporáneos también a los de capacidad de las vías y complementarios con los primeros modelos cuantitativos de tráfico<sup>28</sup>.

La influencia de estas publicaciones se dará a nivel mundial, su trascendencia puede verificarse en la imitación y adopción de pautas y parámetros técnicos por la mayor parte de los países. Basta en el caso de España repasar las publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transporte para comprender la directa influencia de aquellas. Poco a poco, se construirá un cuerpo disciplinar técnico específico, dirigido por ingenieros cuya influencia e incidencia sobre la ciudad será determinante.

### **El *parkway* convertido en *expressway*.**

Un proceso que ilustra las transformaciones en la concepción y diseño de las vías de largo recorrido será la paulatina conversión del *parkway* en *expressway*<sup>29</sup>.

Como ocurriera con otro tipo de propuestas, el automóvil potenció con renovadas perspectivas modelos urbanos como el propuesto por Howard y posteriormente por Unwin. Se convertía en un instrumento capaz de facilitar el acercamiento de la vida “rural” a la ciudad, permitiendo extender las zonas residenciales allí hasta donde todavía predominaba el verde sobre el cemento.

En correspondencia con esta línea, el auto permitía potenciar el disfrute de la geografía y el paisaje de un país e incluso de la misma ciudad.

Los primeros *parkways* de Olmsted (anteriores al automóvil), fueron concebidos atendiendo a este mismo tipo de potencialidades. Para

---

<sup>28</sup> Una ampliación de este tema puede consultarse en Manuel Herce 2003. “*Infraestructuras de comunicación y gestión de la movilidad*”.

<sup>29</sup> Caroll Werquin, Ann y Denangeon, Alain. “*Boulevards, Rondas, Parkways, des concepts de voies urbaines*”. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme e les constructions publiques. CERTU. 1998

Olmsted el *parkway* era una avenida que conducía a un parque o que bien, formaba parte del parque y cuya función tenía un carácter social. Para él se trataba de una vía que pretendía provocar un movimiento social de placer e incitar a los ciudadanos a ir al parque. Este *parkway* de Olmsted se caracterizaba por ser un vía ancha, arbolada, trazada desde la ciudad al parque o viceversa. Se trataba de una vía de acceso “moderna” ya que facilitaba ordenadamente la accesibilidad *de todos* al parque. En ella cada una de las formas de movimiento (la del peatón, la de los coches tirados a caballo según circulación lenta o rápida, la del tranvía) tenían su propio espacio de recorrido. En esta vía las velocidades se organizaban del centro a los costados.

Era también una vía de urbanización y de anticipación urbana. Este tipo de vías promovía un nuevo tipo de ciudad, aquella cuya lógica era la de los barrios jardín.

Era un paseo urbano que se aprovechaba además para estructurar y coser un sistema de parques o espacios verdes para la ciudad que por entonces los reclamaba.

A diferencia del boulevard francés, el *parkway* no proponía la alineación de las fachadas. Por el contrario, trataba de diferenciarse de esa característica urbana, persiguiendo un diseño más paisajístico que buscaba interpretar las irregularidades topográficas, aprovecharlas y potenciar el paisaje natural.

Estas nuevas carreteras de calzadas únicas por sentido, permitía recorrer largas distancias entre árboles y bosques, teniendo las mejores visuales hacia los sitios naturales y urbanos de mayor interés. Estos primeros *parkways* tuvieron tantas curvas y contracurvas y cambios de pendientes como el mayor aprovechamiento de estas condiciones paisajísticas lo volviera necesario.

En los años 20 el *parkway* se convierte en los *scenic roads* o *scenic drives*, una vía que promociona el automóvil. Una vía que ofrece la manera más placentera de pasear en coche, convirtiéndose de alguna manera en sustituto del parque mismo, ofreciendo el recreo dinámico de disfrute de un paisaje.

El tiempo demostró luego la calidad excepcional de estas vías anchas para soportar las circulaciones rápidas automotrices vinculando el centro y el suburbio. Más tarde, para evitar embotellamientos, y también para segregar su uso a determinado tipo de vehículos se transforma en una vía con accesos limitados, vías en la que los cruces se resuelven en desnivel. La resolución de los puentes que permite resolver los cruces segregados, se convierte en un instrumento de selección y control de los usuarios de la misma vía<sup>30</sup>.

Pero para que este nuevo tipo de conexiones constituya una respuesta más efectiva a las exigencias del momento, se hace necesario reducir el tiempo de recorrido. Ello requiere no solo una vía capaz de soportar mayores velocidades de desplazamiento sino que exige la reducción de las distancias y ello se logra con una traza lo más regular posible y la continuidad en un mismo plano de desarrollo. Poco a poco, los *parkways* fueron convirtiéndose en *expressways*, vías cuyo propósito dejará de ser paisajístico y será fundamentalmente el de reducción de los tiempos de desplazamiento.

Desde los años 20 se entiende el *parkway* como aquellas grandes rutas panorámicas, que privilegian y revalorizan el paisaje rural más que la velocidad. Su trazado más que buscar las líneas rectas y la menor distancia entre dos puntos siguen las curvas que permiten ofrecer las mejores vistas o los espectáculos más interesantes del paisaje. Y en ello radica su principal diferencia con las *highway*.

### **Del proyecto de vías urbanas al proyecto de vías rápidas, o la especialización del proyecto viario en un contexto metropolitano.**

---

<sup>30</sup> Peter Hall describirá cómo por ejemplo en New York la baja altura de los puentes sobre la autopista que iba a las playas impedía el acceso a éstas de cualquier otra persona que no dispusiese de coche ya que no permitía el paso de autobuses ni de otros vehículos de gran porte. Peter Hall, 1996, *op cit*

Las vías rápidas en el ámbito urbano pueden considerarse también resultado de dos procesos: el de *conformación de áreas metropolitanas* y el de la *especialización del proyecto viario*.

Hasta principios de siglo XX, las vías planificadas y proyectadas en los ámbitos urbanos eran dibujadas en planos que abarcaban exclusivamente las ciudades de referencia, formaban parte del modelo funcional de cada ciudad independientemente de la relación que pudiese existir entre ésta y las ciudades próximas. La interrelación con el extra-radio, es decir, más allá de los límites administrativos, era más bien una competencia del ferrocarril y en todo caso interesaba la buena intercomunicación de los dos medios de transporte dentro de la ciudad<sup>31</sup>. El objeto de proyecto es la ciudad, la consolidación urbana dentro de los nuevos límites administrativos<sup>32</sup>. Interesa estructurar funcional y formalmente aquellos núcleos que la ciudad ha absorbido desigualmente pero no así, la organización del territorio que queda fuera de aquellos límites. Si bien en el modelo de Hénard las radiales van más allá del último anillo de circunvalación, dejando abierta la posibilidad de otro tipo de intercomunicación, responden claramente a la prolongación del sistema de la ciudad y no a la de un sistema de comunicaciones “entre” ciudades o núcleos urbanos. Interesa la comunicación interna, el ordenamiento y eficiencia de la circulación “dentro” de la ciudad<sup>33</sup>.

Al llegar a los anillos exteriores de la ciudad, las carreteras provenientes del extrarradio se transformaban en vías urbanas, es decir, en vías que además de permitir circular y conectar mantenían

---

<sup>31</sup> El boulevard de circunvalación de Hénard en París o las rondas propuestas por Jaussely para Barcelona se dibujan en planos que abarcan exclusivamente estas ciudades.

<sup>32</sup> Es preciso recordar que en ciudades como Barcelona se produjo en determinado momento la anexión de los pueblos vecinos. Esto que en Barcelona se producirá entre los años 1896 y 1921, en París tendrá lugar en el año 1860 con la Ley de Anexión de faubours de Hassman.

<sup>33</sup> Del mismo modo, en los planteos como el de la Gran Viena (Plan de organización de la ciudad redactado por O. Wagner en 1893), la tela de araña que se extiende sucesivamente con anillos y la prolongación de ejes radiales refleja menos un diseño basado en la interpretación de un territorio mayor donde han de vincularse distintos centros que la expansión centrífuga de la ciudad central.

fundamentalmente la función de permitir el acceso a la propiedad, de ser soporte de urbanización del suelo urbano.

Aún cuando ya se interpreta la ciudad como un sistema global (“sistema de parques”, “sistemas viarios jerárquicos”, “áreas funcionales específicas” como las primeras zonificaciones propuestas por Jaussely<sup>34</sup>), en ningún momento la vía deja de pensarse dentro de una “sección” que abarca la edificación de sus bordes. La vía empieza a pensarse como un sistema complejo resuelto en distintos niveles, capaz de ordenar y racionalizar los distintos tipos de circulaciones y transportes pero no deja de pensarse como el soporte de las alineaciones, y como el soporte que permite ensayar nuevas maneras de ordenar la edificación, como los ejemplos paradigmáticos del “boulevard a rdans” o de “l’alignement bris” de Hénard<sup>35</sup>. Estas vías se conciben como partes de un modelo interpretativo de funcionamiento general de la ciudad sin que ello suponga la renuncia a otras aspiraciones urbanas. En la Memoria de 1907 Jaussely decía: “*Es preciso, como dice Stbben, mantener en equilibrio los platillos de la balanza entre higiene, el tráfico, la habitabilidad y las aspiraciones estticas*”

En el caso norteamericano, aún desde un tipo de urbanizaciones completamente distintos, las vías cada vez mejor diseñadas no dejan de estar vinculadas a otras funciones además de las conectivas. Los parkways se conciben como ejes que permiten estructurar sistemas de parques para la ciudad, y promueven otro tipo de urbanizaciones, los barrios suburbanos<sup>36</sup>.

Pero más tarde el territorio de reflexión deja de ser la ciudad central y se extiende a un territorio mucho más amplio. En 1910 se estableció en Estados Unidos la categoría de distrito metropolitano. Fue un reconocimiento de la fase urbana en la que el tejido físico de la ciudad y su relación social no coincidían. Y no se trataba tanto de

---

<sup>34</sup> Jaussely, León. Memoria Pla Enllaos, 1907. Microfilm. Arxiu Administratiu

<sup>35</sup> Hénard, Eugène, 1903-1909, *op cit*

<sup>36</sup> Francesco Dal Co. “De los parques a la región” en el libro de Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia y Manfredo Tafuri “La ciudad Americana. De la guerra civil al New Deal”. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1975, Título original “La città americana”