



# Reseñas

## Transporte y metropolización: relación de doble vía



Redes Metropolitanas, Jordi Julia Sort.  
Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2005  
ISBN: 9788425219931

Los sistemas de transporte de pasajeros son en principio la manera de satisfacer unas demandas esencialmente urbanas: dónde viven los ciudadanos, a qué se dedican y en dónde ejercen sus actividades sociales y económicas es en general el punto de partida para planificar las redes de transporte público y privado. Sin embargo, el transporte no constituye solamente la respuesta a las constantes transformaciones de una ciudad,

sino que es un poderoso modificador o catalizador de ciertos procesos urbanos: las ciudades se han expandido desde siempre en la medida en que las innovaciones en las tecnologías de transporte permiten cubrir distancias cada vez más largas en el mismo tiempo. Sin embargo, en contextos como el nuestro el transporte todavía se planifica con una visión muy sectorial orientada exclusivamente a satisfacer una demanda actual



de desplazamientos, sin considerar que la tecnología de transporte que se escoja y los corredores que se elijan para determinadas infraestructuras van a recomponer en mayor o menor medida la estructura de nuestras ciudades y regiones.

El libro "Redes Metropolitanas" viene entonces como anillo al dedo tanto para los planificadores urbanos como para los planificadores del transporte de nuestras ciudades: al documentar la experiencia de 11 ciudades (Londres, Nueva York, París, Berlín, Tokio, Los Ángeles, Madrid, Barcelona, Milán, Ciudad de México y Singapur) deja una evidencia contundente de esta relación de doble vía entre transporte y estructura urbana, especialmente en los procesos de metropolización y regionalización.

La obra es el resultado de un estudio efectuado por la empresa Barcelona Regional, que intenta recopilar la experiencia internacional para orientar soluciones locales de transporte. Es un texto más informativo que analítico –dado que el autor es más un técnico en ingeniería de transporte que un académico-, pero su contenido tiene un gran valor en la medida en que eligieron un lente adecuado –la relación entre transporte y territorio- para revisar de manera comparada redes metropolitanas de transporte de pasajeros. En la primera parte (metrópolis) se sistematizan las características territoriales, poblacionales y una breve historia de los sistemas de transporte de cada una de las ciudades estudiadas (la selección de casos intenta una variedad tanto en cobertura geográfica, tamaños de aglomeración y tipos de transporte predominantes). En la segunda (nodos), se hace énfasis

en la perspectiva de "red": cómo los modos de transporte urbano se conectan al exterior con infraestructura de transporte regional e internacional (específicamente trenes de alta velocidad y aeropuertos). La tercera parte (redes) entra en un análisis comparado detallado de las 11 experiencias: compara los ámbitos metropolitanos (distinguiendo entre dos escalas: área metropolitana y región metropolitana), las características territoriales y demográficas, los ferrocarriles suburbanos, los metros, los tranvías y sistemas ligeros, los buses y las autopistas urbanas.

El texto concluye –como es de esperarse- que no existe un modelo "óptimo" para configurar redes metropolitanas de transporte, y resalta la influencia del contexto territorial e histórico de cada ciudad en las soluciones actuales y propuestas para el futuro. Aunque suene algo obvio, esta conclusión es relevante para los gestores urbanos de países en desarrollo, que tienden a optar por la tecnología de transporte que está de moda o la que promueven las agencias de cooperación internacional a través de los gobiernos nacionales porque es la que ha funcionado en las ciudades más desarrolladas. La reflexión sobre cómo configurar redes metropolitanas de transporte debe partir de un análisis de los modelos de ocupación territorial actuales y deseados, para que el impacto de las tecnologías de transporte colectivo y masivo sobre los procesos urbanos deje de ser una consecuencia no controlada y pueda ser aprovechado para cumplir los objetivos de desarrollo socioeconómico de nuestras metrópolis actuales o emergentes.