

**Biblio 3W**  
**REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS**  
**SOCIALES**

(Serie documental de *Geo Crítica*)

Universidad de Barcelona

ISSN: 1138-9796.

Depósito Legal: B. 21.742-98

Vol. XIII, nº 774, 5 de febrero de 2008

POLI, Corrado. *Rivoluzione traffico. Meno mobilità più comunicazione*. Roma: Robin Edizioni, 2006. 144 páginas. [ISBN: 88-737-1243-6]

Antònia Casellas  
Investigadora Juan de la Cierva  
Universitat de Lleida

---

**Palabras clave:** planificación urbana, transporte, medio ambiente

**Key words:** urban planning, transportation, environment

---

**Sobre el colapso de las infraestructuras de transporte y el problema de la movilidad: Por una solución humanística y no técnica**

Las infraestructuras de transporte están colapsadas. Nada, o casi nada en temas de movilidad funciona bien. De hecho, y a pesar de que ocasionalmente el problema de las infraestructuras cobra interés mediático y político, como ha sido el caso de Barcelona en el verano del 2007, el problema del tráfico y la movilidad de pasajeros se extienden, con mayor a menor dramatismo, a casi todas las ciudades. Y además no es nuevo.

La solución que se aporta a este problema es siempre el mismo. Políticos, técnicos, ciudadanos coinciden en que se necesitan más inversiones. Más inversiones se traducen en la materialización de más autopistas o carreteras, o en la ampliación de la capacidad de las ya existentes. En el caso de políticas más progresistas se recurre a la creación de infraestructura de transporte público, ya sea trenes, autobuses, o tranvías dependiendo de las tendencias de la época. Sobre la necesidad de más infraestructura hay consenso, se discrepa en todo caso sobre el tipo de medio a utilizar o fomentar.

Sin embargo, también se sabe que esta dinámica de ampliación de infraestructura para transporte privado y/o público tiene una clara limitación, ya que el problema no se soluciona nunca. Como mejor escenario nos podemos encontrar con que disminuye temporalmente el colapso, pero en un corto periodo de tiempo -ni siquiera el suficiente para olvidar las molestias de todo tipo causadas por las obras- el problema resurge y a menudo se intensifica. Todos somos conscientes de esta situación laberíntica pero parecemos incapaces de pensar desde otra perspectiva.

La innovación radical sobre la forma de entender el problema del tráfico viene de la mano del libro del profesor Corrado Poli ([www.corradopoli.net](http://www.corradopoli.net)). El libro propone un cambio de paradigma en la forma de pensar la relación ciudad-tráfico, planteando el hecho de que el problema del tráfico urbano está mal planteado y que además se encuentra intrínsecamente ligado a sus consecuencias medio-ambientales.

El ensayo se articula sobre dos puntos clave. El problema del tráfico tal como lo tenemos planteado no tiene solución porque en primer lugar son los propios ingenieros encargados de solucionar el problema los que lo crean -y debemos añadir que no es culpa de ellos. En segundo lugar, porque la cuestión del tráfico ha dejado de ser un reto de movilidad para convertirse en un problema grave de contaminación medioambiental y detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos. Tenemos pues un problema grave

que sin embargo puede tener cierta solución si se abandona el dominio técnico y nos acercamos a soluciones y procesos de planificación formulados desde el ámbito de las ciencias sociales y humanísticas.

### **Un problema “de infraestructura” mal formulado**

Corrado Poli enfatiza que en la cuestión del tráfico hemos caído en la trampa de confundir la identificación de un problema con los mecanismos que tenemos para solucionarlo. El aforismo de Marc Twain de “cuando tienes un martillo en la mano, todo nos parece un clavo” sirve a Poli para ilustrar su análisis. Se trata de una cuestión epistemológica que el autor nos propone de forma muy clara y que aporta una reflexión iluminadora que puede extrapolarse más allá del problema del tráfico.

El autor nos recuerda que la técnica y la ingeniería sirven para solventar los problemas, pero no para identificarlos, para conceptualizarlos. Esta diferencia es importante, ya que el tiempo que los ingenieros ganan en no preocuparse sobre la definición de un problema, o las implicaciones políticas, sociales o culturales de sus inventos lo emplean acertadamente en encontrar soluciones prácticas. Ello no quiere decir que los ingenieros no puedan ser personas altamente educadas en temas humanísticos y de pensamiento. La cuestión radica en que los estudios de ingeniería no incluyen de forma sistemática estudios en temas sociales y políticos. La eficacia de los ingenieros tiene mucho que ver con el hecho de que se concentran en resolver problemas, pero no en definirlos. Y ello tiene consecuencias importantes para los problemas de tráfico e infraestructura.

Las críticas sobre el papel dominante de los ingenieros con respecto a los medios de transporte y la movilidad han estado recogidos con anterioridad. Cabe destacar al extraordinario trabajo de Carmen Miralles (1996)[1], quien abriendo una nueva línea de investigación en España apuntaba hace más de diez años que la planificación del transporte tiene un efecto claro sobre el territorio, y por tanto, los problemas de tráfico deben ser de gran interés para los especialistas en ciencias sociales, y muy especialmente para los geógrafos. Siguiendo a la autora, el desplazamiento de personas o mercancías en un espacio concreto sea ciudad, área metropolitana, o región afecta la forma directa la estructura socio-espacial del territorio. El transporte genera cambios sociales porque en cuanto se crea una infraestructura, ciertos ciudadanos lo utilizan para desplazarse para la realización de determinadas tareas. De esta forma, Miralles enfatiza que cuestiones como ¿quién utiliza el transporte?, ¿a dónde se desplazan los usuarios?, ¿para hacer qué tareas? son preguntas cruciales que deben explorarse adecuadamente para entender los efectos de la infraestructura de transporte en el territorio. Continuando este modelo de investigación, en la última década, desde disciplinas sociales y desde la geografía en particular han aumentado considerablemente los estudios sobre la movilidad y los efectos sociales y económicos de la inserción de las infraestructuras en el territorio[2]. Estos estudios implican un gran avance.

Sin embargo, a menudo la investigación generada desde las ciencias sociales se integra a los estudios una vez que ya se ha decidido el tipo de infraestructura a construir, sus características y su trazado. Son estudios “*a posteriori*.” Cuando se contratan como herramientas de diagnóstico y con vocación de análisis para establecer recomendaciones en políticas de transporte, su influencia, comparándolos con los trabajos de los ingenieros es siempre menor. En muchos casos, se les dedica escasa atención ya que se los comisiona como requisito del proceso pero no como herramienta real en la toma de decisiones.

La propuesta revolucionaria que nos propone Poli implica dar un salto cualitativo importante al presente modelo de toma de decisiones. La idea del autor es empezar la planificación en transporte con la participación directa de los especialistas en ciencias sociales. Desde esta perspectiva, los planes de movilidad no deben centrarse en incrementar infraestructura sino que deben iniciarse con estudios sobre las nuevas actitudes de los ciudadanos, sus conductas sociales, la nueva estructura laboral, las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías, los principios de la ética de la protección medio ambiental, los problemas de prevención de enfermedades relacionadas con la contaminación, etc. O dicho de otra forma, el problema del tráfico está vinculado a la crisis medioambiental y esta crisis no es un problema técnico. De hecho, se trata de un problema social, organizativo, ético y en definitiva político. De esta forma, las disciplinas que estudian estos aspectos son las que deben encabezar los procesos de decisión y planificación en transporte.

Debe quedar claro que la crítica del autor no se dirige a los ingenieros y técnicos. El punto de mira de esta crítica está en los líderes cívicos que tienen la tarea de asignar a ingenieros y técnicos tareas bien definidas. Y al hablar de líderes cívicos no sólo se debe incluir a políticos, sino también a investigadores sociales y humanistas que deben ganarse el espacio que hasta ahora ha estado monopolizado por los técnicos.

## **La ciudad y el tema de movilidad reformulado**

Hasta principios del siglo XX, las ciudades eran enclaves en los que alguna gente vivía. Desde mediados del siglo XX la población urbana empezó a crecer rápidamente, y las ciudades se convierten en espacios donde la mayoría de habitantes reside. Este fenómeno tiene lugar en los países avanzados, pero también en los países en vías de desarrollo.

Las razones del crecimiento urbano en ciudades Africanas, Asiáticas y de América Latina las podemos encontrar en una combinación de tres factores: 1) la migración desde zonas rurales a zonas urbanas motivada por diversas causas (creciente desertización del campo, conflictos armados, los programas en política económica impuestos por del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, etc.), 2) el incremento natural de la población en estos países; y 3) la reclasificación de áreas que anteriormente se consideraban rurales, que dado el crecimiento poblacional de la zona se consideran ahora zonas urbanas.

El crecimiento urbano en todo el mundo ha creado la urbanización del planeta. Se considera que la mitad de la población mundial en el año 2007 es urbana. De hecho, las estimaciones de 3.2 billones de habitantes urbanos para este año implica que la población mundial urbana es ya mayor que toda la población mundial tan sólo 40 años atrás, en 1967[3]. Pero esta urbanización según el profesor Poli no se entiende porqué las ciudades ya no son sitios dónde “la gente vive”, sino sitios donde “la gente se mueve”. El autor enfatiza que sólo debemos fijarnos en nuestro lenguaje para entender esta aserción. Para expresar cualquier acción que realizamos añadimos el término “ir”. Ya no trabajamos, estudiamos, hacemos ejercicio, ... En general: “vamos” al trabajo, “vamos” a estudiar, “vamos” a hacer ejercicio ... en coche.

Ante esta situación el autor puntualiza que el diseño de las ciudades se debe establecer dentro de la premisa de que ante todo, la ciudad es un espacio en los que la gente se mueve. Corrado Poli considera que para mejorar la calidad de vida en las ciudades se debe intentar incentivar una menor movilidad. Es decir, todo lo contrario de lo que se hace ahora. Pero como esto es muy difícil, puesto que rompe con el modelo dominante, en todo caso se debe empezar por diseñar la ciudad en función de la necesidad de movilidad, es decir buscar alternativas en la organización espacial de las ciudades para acercar servicios, trabajo, ocio y residencia. Se debe empezar para estudiar novedosos mecanismos organizativos, administrativos y productivos.

En esta línea, las necesidades de movilidad deben estar presentes en la planificación de usos del uso, de política de vivienda, de servicios, de localización de actividad comercial, etc. En el presente paradigma, en la planificación de la ciudad se diseña vivienda, centros educativos, hospitales, oficinas, centros productivos, etc. en el espacio. Luego, los ingenieros de transporte crean la infraestructura para fomentar la conectividad. En este modelo, la idea dominante en la planificación del tráfico es la de mover el mayor número de pasajeros en el menor tiempo posible de un lugar a otro. Pero, el autor se pregunta: ¿se ha interesado alguien en estudiar si este es el modelo que se debe utilizar? El subtítulo del libro resume esta idea bajo la aserción: “Menos movilidad y más comunicación”.

El libro está estructurado en dos partes. En la primera sección se aborda el problema del tráfico desde la perspectiva analítica. Aquí el autor presenta un estado de la cuestión que nace de los conocimientos del autor acumulados a lo largo de treinta años como académico, consultor, y político. En ellos se analiza el problema del tráfico desde la perspectiva del proceso de decisión, explicando cómo las decisiones en temas de movilidad vienen determinadas por el rol de los políticos, la burocracia, la sociedad corporativista y las disciplinas académicas. La segunda sección del libro propone un modelo de planificación presentando sugerencias precisas sobre cómo se debe actuar. El libro nos aporta propuestas que abarcan desde el cambio conceptual y metodológico hasta soluciones prácticas que puedan ejecutarse en las presentes condiciones. En el último capítulo Poli describe el sistema POLI- CAR. El modelo se explica de forma simple –en italiano e inglés- en [www.corradopoli.net](http://www.corradopoli.net)

En definitiva, *Rivoluzione traffico* es un libro nada convencional y totalmente indispensable. Su mérito está en la aproximación revolucionaria que aporta a cómo debe entenderse el problema del tráfico, mostrándonos otras vías no exploradas que pueden ayudarnos a mitigar los problemas de movilidad. Esta obra es el resultado iluminador de entender un problema desde dentro - conociendo el proceso de decisión desde el ámbito político, burocrático y académico gracias al carácter polifacética del autor - y también desde fuera - desde la perspectiva que ofrece la mente crítica capaz de cuestionarse lo que a la gran mayoría se presenta como evidente y necesario.

## Notas

[1] MIRALLES, Carme. *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporànea*. Departament de Geografia. Facultat de Lletres. Universitat Autònoma de Barcelona. 1996. 581 p. y *Ciudad y Transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002. ISBN 84-344-3472-5

[2] Siguiendo el modelo de análisis inaugurado por el trabajo académico de la Dra. Carme Miralles, en 1994 el Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona creó el Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori (GEMOTT) <http://mobilitat.uab.es/>. Entre los trabajos académicos de este grupo cabe destacar las tesis doctorales de Àngel CEBOLLADA. *La ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent. Sabadell com a exemple*. Departament de Geografia. Facultat de Lletres. Universitat Autònoma de Barcelona. 2003. 454 p., Marc AJENJO. *Evolució i característiques de la mobilitat habitual per treball a Catalunya (1986-2001). L'accessibilitat com a variable intermèdia*. Departament de Geografia. Facultat de Lletres. Universitat Autònoma de Barcelona. 2005. 567 p., y Pau AVELLANEDA. *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Departament de Geografia. Facultat de Lletres. Universitat Autònoma de Barcelona. 2007. 543 p

[3] Hinrichsen, D. 2003. The world comes to town. <http://www.peopleandplanet.net/doc.php?id=1054&section=5>

© Copyright: Antònia Casellas, 2008

© Copyright: *Biblio3W*, 2008

## Ficha bibliográfica

CASELLAS, A. Poli, Corrado. *Rivoluzione traffico. Meno mobilità più comunicazione*. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol.XIII, nº 774, 5 de febrero de 2008. [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-774.htm>]. [ISSN 1138-9796].

---

[Volver al índice de Biblio 3W](#)



[Volver al menú principal](#)