

LAS TRAVESIAS URBANAS EN LA RED PRINCIPAL DE CARRETERAS DE ANDALUCIA *

*Juan MILLAN RINCON ***

1. INTRODUCCION: LAS TRAVESIAS COMO PROBLEMAS

El planteamiento de este artículo implica la identificación de la travesía como elemento individualizable dentro de la red de carreteras y, al mismo tiempo, una hipótesis de partida: suponer que toda travesía es o puede llegar a ser un punto conflictivo en la red de carreteras.

En efecto, la concepción de las travesías como elementos problema se ha ido incorporando paulatinamente al discurso de la ingeniería de tráfico y la planificación urbana, las dos disciplinas que, en principio, tienen intereses más inmediatos en el tema. El paso de una carretera por un núcleo urbano genera frecuentemente tensiones tanto en la población (que soporta impactos ambientales y elevados índices de peligrosidad) como en el tráfico de paso (que se ve obligado a recorrer itinerarios a menudo congestionados, a detenerse en semáforos e intersecciones y a sortear vehículos soportando riesgos de accidentes).

Analizando la problemática desde la óptica del interés del tráfico interurbano, las actuaciones demandadas por este sector irán encaminadas a obtener una circulación rápida, segura y cómoda, persiguiendo el ahorro de tiempo y la continuidad de itinerario que aportan las variantes.

Para los residentes, la convivencia con el tráfico de paso supone agresiones ambientales y aumento de peligrosidad (aproximadamente en 1/3 de los accidentes sufridos en travesías se implica a peatones), frecuentemente acompañados de una modificación de la escena urbana que ha conllevado cambios del parque

* Este artículo está basado en un trabajo del Centro de Estudios Territoriales y Urbanos sobre el mismo tema adjudicado a la consultora G. y A. La recogida de información se efectuó durante 1988.

** Geógrafo. Técnico adscrito al C.E.T.U. En representación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, ha participado en el estudio mencionado en calidad de director facultativo.

móvil reducción e, incluso, eliminación de aceras para aumentar la sección de calzada, problemas de giros si el número de vehículos pesados es elevado (puede evaluarse que el impacto de uno pesado es aproximadamente 10 veces el de uno ligero), etc.

A estos conflictos potenciales hay que añadir el efecto barrera que la travesía supone en la trama urbana que atraviesa, que es tanto más importante según la posición que la travesía tenga en la ciudad y el volumen de tráfico que soporte.

La anterior gama de motivos hace que la política de carreteras haya tendido a eliminar travesías, recurriendo a la construcción de variantes e incrementando el ritmo de construcción de las mismas conforme aumentaba la intensidad de tráfico en las carreteras o variaban los hábitos de comportamiento de los conductores. No obstante, el tema no es tan simple como pudiera parecer, ya que la construcción de variantes tiene cuando menos efectos de dos tipos:

- a) Una repercusión económica importante, no tanto por el coste material de ejecución de la variante, sino por su influencia en la economía local.

Al amparo de las carreteras se desarrolla una gama variada de actividades económicas, desde las más ligadas al servicio del automóvil hasta las hoteleras, pasando por el comercio de determinado tipo de artículos. Para algunos asentamientos el desvío de la carretera puede suponer un perjuicio económico que anule otro tipo de beneficios.

- b) Un impacto en la trama urbana y en el modelo de crecimiento de la aglomeración. El primero deriva de la pérdida de función de la antigua travesía, que conlleva la necesidad de integrarla en la malla viaria y rediseñarla como pieza urbana, no sólo en cuanto a su geometría, sino también en cuanto a los usos de sus márgenes.

El impacto de la supresión de la travesía en el modelo de crecimiento depende, como es lógico, de buen número de factores. En general la carretera actúa como un motor de actividades cuyo mercado no radica en la ciudad, sino en la población transeunte. Por ello es normal que la construcción de variantes implique un desplazamiento de las actividades dependientes de la carretera a emplazamientos próximos a su nuevo trazado. Si el asentamiento es suficientemente dinámico, se produce un efecto de atracción de otros usos que a medio plazo puede terminar incorporando de nuevo la carretera.

El tema es de una gran complejidad, y lleva tiempo suscitando una polémica en la que las distintas posturas se enfrentan entre sí. El problema parece radicar en la dificultad de unificar intereses contradictorios, tras de los cuales subyacen distintos enfoques de la política de ordenación territorial.

En todo caso se considera que el único modo de determinar con criterios objetivos la conveniencia de mantener o erradicar travesías, es decidir sobre cada caso concreto en función a un conjunto adecuado de variables. Para ello es preciso conocer suficientemente las travesías de la red, no sólo desde el punto de vista de las características de diseño o funcionalidad viarias, sino desde un conocimiento mínimo de las ciudades en que se insertan.

Obviamente, no se pretende mediante este artículo facilitar esa información individualizada. Los objetivos del mismo quedan enunciados en evaluar la importancia de las travesías en nuestra Red Principal de Carreteras (RPC) de competencia autonómica (incluyendo carreteras de la RIGE cuando existe solape con otra carretera de la RP andaluza), facilitar un análisis de la información necesaria para la toma de decisiones y, por último, fruto de un estudio pormenorizado de una muestra representativa, ofrecer una tipología de problemáticas existentes en las travesías objeto de este artículo.

Conviene señalar que la RPC es la red sobre la que se centra el Plan General de Carreteras de Andalucía (PGCA), definiendo la misma como el esquema básico que articula internamente la región y con el exterior, y que incluye además del conjunto aquí considerado, la RIGE (Red de Interés General del Estado) (*).

Hasta ahora se ha introducido la polémica sobre la conveniencia de la intervención en las travesías mediante la construcción de variantes. Al mismo tiempo, se ha señalado que esta construcción plantea la necesidad de intervenir en el tramo sustituido, dada su nueva funcionalidad en el tejido de la ciudad como una pieza urbana más. Se abordará, asimismo, esta cuestión en el ámbito de las carreteras autonómicas pertenecientes a la Red Principal de Carreteras.

2. INVENTARIO Y PELIGROSIDAD DE LAS TRAVESIAS

En el plano n.º 1 se identifican un total de 163 núcleos de población en los que actualmente existen travesías de carreteras autonómicas pertenecientes a la Red Principal, pudiendo observarse una localización bastante dispersa de tales núcleos en el territorio andaluz. Esta cifra no es comparable con la dada en el Plan General de Carreteras de Andalucía, por cuanto la cifra de 163 se refiere a núcleos de población, no a carreteras, y no es infrecuente el caso de que en un mismo asentamiento coexistan varias travesías. En todo caso, el grueso de las

(*) Memoria del Plan General de Carreteras de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla 1987.

diferencias entre ambos valores proviene de travesías pertenecientes a carreteras locales y caminos vecinales que, según el PGCA, pasarían a pertenecer en el futuro a la Red Principal. Se entiende que no cabe hablar de travesías “strictu sensu” en estos casos, ya que el proyecto de mejora y ampliación de la carretera contemplará un diseño que no será el de construir una variante.

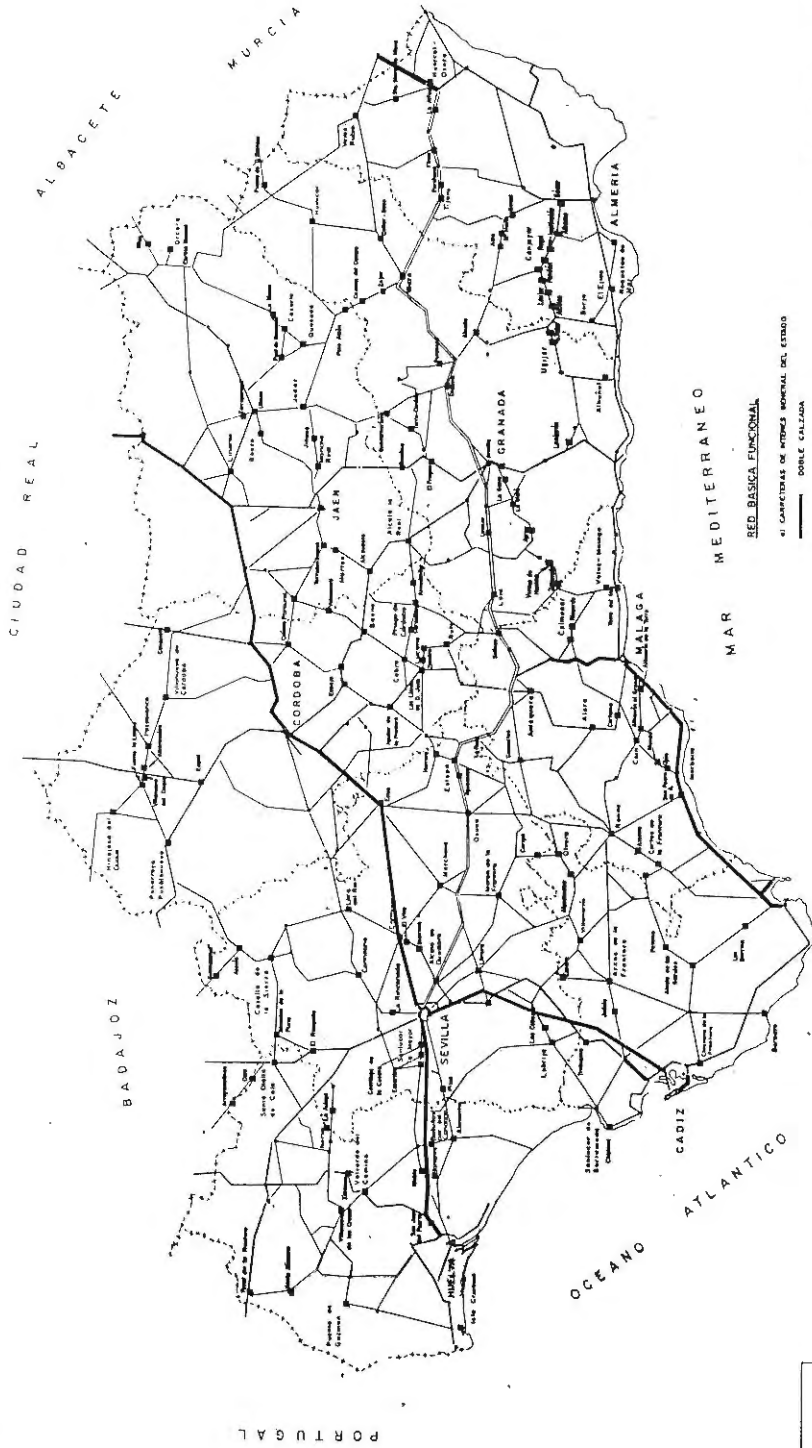
Al objeto de mostrar una valoración cuantitativa a nivel provincial de las travesías de la RP definida en el PGCA y, por otro lado, travesías actuales y núcleos afectados por las mismas, se ha elaborado el siguiente cuadro:

CUADRO I

Provincias	Modelo PGCA	En la actualidad	
		Travesías	Núcleos
AL	38	21	21
CA	24	13	13
CO	50	25	22
GR	51	27	26
HU	37	17	17
JA	62	19	19
MA	45	21	17
SE	60	34	28
TOTAL	367	177	163

Puede entenderse que esos 163 núcleos de población constituyen el cuerpo sobre el que puede plantearse la necesidad de intervenir en las travesías de la RP de carácter autonómico. En efecto, en esos núcleos concurre la doble circunstancia de que la carretera que los atraviesa pertenece ya a la red principal y cruza la población en forma de travesía.

A efectos de definir mediante criterios objetivos la necesidad de intervenir sobre una travesía, proponiendo la construcción de una variante, el único indicador realmente válido sería el índice de peligrosidad de la travesía, medido en función del estudio de su siniestralidad. Sin embargo, este indicador no está disponible salvo para pocos casos. Por ello, se ha construido un indicador sustitutivo del índice de peligrosidad, elaborado con los datos de que se dispone actualmente. A fin de reducir al mínimo imprescindible los componentes subjetivos, se ha buscado para dicho indicador una formulación matemática. Dado que la fórmula del Factor Riesgo, con el que se suple el índice de peligrosidad, ha



PLANO-1
TRAMSES ACTUALES
 B) OTROSA

PLANO BASE
 PLAN GENERAL DE CARRETERAS DE ANDALUCIA
 PROPUESTA DE RED PRINCIPAL

RED BASICA FUNCIONAL
 1) CARRETERAS DE INTERES REGIONAL DEL ESTADO
 2) CARRETERAS AUTONOMICAS
 3) CARRETERAS INTERCOMARCIALES
 4) CARRETERAS URBANAS

JUNTA DE ANDALUCIA
 CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
 PLAN GENERAL DE CARRETERAS DE ANDALUCIA
 PROPUESTA DE RED PRINCIPAL

sido elaborada ex profeso para el estudio en que se basa este artículo, es evidente que su propia estructura incluye elementos de subjetividad. Pero también es cierto que dicha subjetividad es uniforme para todas las travesías analizadas, por lo que los valores individualizados del Factor Riesgo son perfectamente comparables entre sí.

Las variables manejadas en la definición de la fórmula del Factor Riesgo son:

- 1) La cuantía y composición del tráfico, definida por la IMD total y las IMD de turismos y pesados. Se ha trabajado con la IMD actual; para definir prioridades de intervención de un modo más preciso, habría que estimar una IMD futura, teniendo en cuenta incrementos de la movilidad, el efecto inducido de la entrada en servicio de tramos de carretera que se incorporan a la red principal, cambios en el funcionamiento de la red derivados del nuevo esquema de mallas e itinerarios, e influencia de la puesta en servicio de las nuevas autovías. Este planteamiento excedería los objetivos aquí enunciados.
La equivalencia entre vehículos pesados y turismos se ha establecido en 1 vehículo pesado = 6 turismos, modificando la conversión común en la Red de Interés General del Estado de 1 camión = 10 turismos, por entender que esta equivalencia no se ajustaba a las características de la red y del tráfico andaluz.
- 2) La posición de la carretera, dado que la relación existente entre la carretera y la ciudad no es la misma si se trata de una travesía central o de borde, y no por razones morfológicas, sino derivadas de la cuantía de población afectada potencialmente por accidentes.
- 3) La traza de la carretera, representada por los únicos datos disponibles, la anchura y longitud de la carretera. Ambos influyen por un doble motivo: su repercusión en el impacto ambiental, especialmente en la población afectada por ruidos, y su incidencia en el funcionamiento de la travesía. Se entiende que el ancho de la carretera introduce una limitación física a la funcionalidad de la vía. Por contra, la longitud de la travesía incide en el funcionamiento de la ciudad de modos opuestos. Travesías de gran longitud pueden condicionar al tráfico y gran parte de la vida urbana. Travesías muy cortas introducen un factor añadido de peligro, porque no son entendidas por los conductores como travesías urbanas, por lo que suelen recorrerse a velocidad excesiva, en especial si ocupan una posición de borde.
- 4) La población, entendiendo que el tamaño y rango de la ciudad conlleva normalmente una complejidad en su funcionamiento que aconseja desviar la carretera. En el extremo opuesto, núcleos muy pequeños pueden ofrecer

mayor nivel de peligrosidad, por no producir al usuario de la carretera la sensación de recorrer una zona urbana.

- 5) El rango de la carretera, según el cual, y a igualdad de otros factores, sería más perentorio intervenir en las carreteras de la RIGE y de la Red Básica (junto con la Red Intercomarcal conforma la RP).

Como puede apreciarse, las variables consideradas en la definición del Factor Riesgo, son semejantes a las manejadas en el Plan Nacional de Carreteras, con la diferencia de que no han podido emplearse algunos de los datos del Plan Nacional por carencia de los mismos.

Se excluyen del cálculo del Factor Riesgo variables tales como las características arquitectónicas, morfológicas, ambientales y de localización del pueblo que soporta la travesía, y todo ello por dos razones: la indisponibilidad de la información, y la gran carga de subjetivismo de este tipo de datos, difícilmente traducibles en términos objetivos.

Sin embargo, esas variables se utilizan para tipificar travesías según su problemática a través del trabajo de campo realizado sobre un muestra representativa.

En función a los parámetros que presentan las variables ya comentadas en las travesías de la RP, se han agrupado estas en cuatro niveles descendientes por su grado de peligrosidad. Los tres primeros se representan en el plano n.º 2. Sin embargo, en algunos casos la ausencia de información puntual para la obtención del Factor Riesgo impide la elaboración de éste. En anexo adjunto aparecen relacionados 29 núcleos con travesías sobre las que la información disponible permite prever la necesidad de intervención, pero que, sin embargo, esa información no es suficiente para el cálculo del Factor Riesgo.

3. PROBLEMÁTICA Y TIPIFICACION DE TRAVESIAS

Tanto para profundizar en el conocimiento de los problemas de las travesías como para poder elaborar una tipificación de las mismas, no son suficientes las fuentes documentales, sino que es preciso recurrir a su estudio individualizado in situ. Por ello se ha planteado una toma de datos de campo sobre una muestra de 24 travesías que, completada con información documental, permite facilitar una visión de la situación de las travesías de la RP, así como una tipología de las mismas.

Seguidamente se recoge por temas la problemática observada, finalizando este apartado con la tipificación ya mencionada.

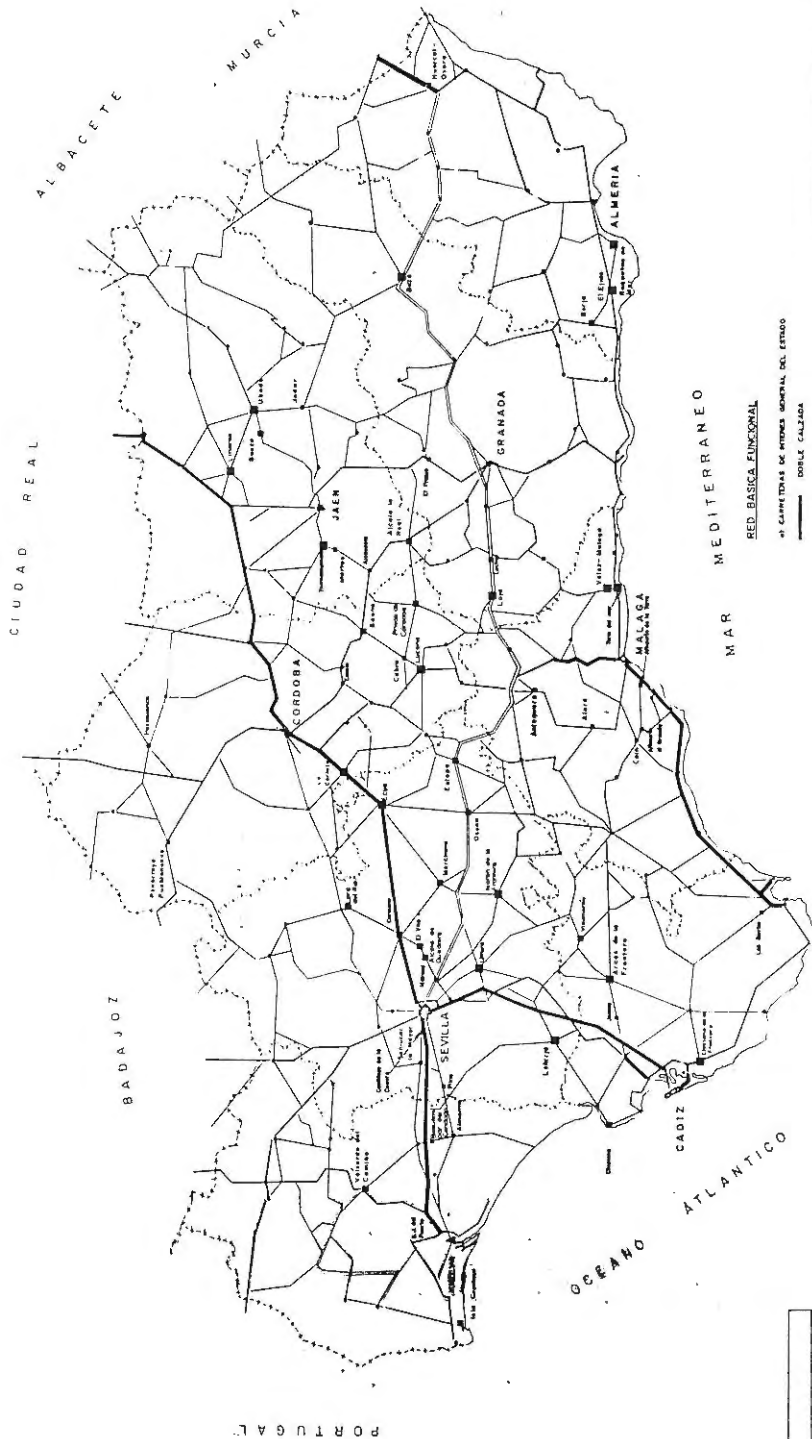
3.1. La relación funcional ciudad-carretera

Es de resaltar la escasa presencia de usos ligados al tráfico. La existencia de paradas de transporte interurbano aparece sólo en un par de casos. El único elemento presente con frecuencia relevante son las gasolineras. Los talleres son el segundo uso en cantidad de apariciones. El comercio y el uso hotelero aparecen esporádicamente.

El patrón de relación funcional aparece marcado por las siguientes pautas:

- La presencia de comercio depende del rango de población, pero sobre todo es función de la posición de la travesía en la ciudad. La carretera no es un elemento que atraiga las implantaciones comerciales más allá de las instalaciones provisionales (venta minorista y estacional de cerámica o productos del campo), y ni siquiera éstas aparecen fuera de los circuitos turísticos. El uso comercial surge o no en función de la dinámica de la población, y sólo lo hace en aquellas travesías de carácter eminentemente urbano, por lo general cuando la carretera corta a la ciudad en posición central, es decir, cuando la carretera funciona como una calle. La sección de la carretera y el modo en que esté configurada influyen también en la aparición de usos comerciales; lo que es lógico, ya que la actividad comercial está ligada al peatón y no al vehículo.
- La presencia de talleres es frecuente, normalmente no sólo como recauchutados, estaciones de servicio u otras actividades vinculadas a los vehículos, sino mezclados con almacenes y otros usos industriales. No parece ser la cercanía a la carretera lo que atrae estas implantaciones, sino el alejamiento respecto a suelos más céntricos y de precio más elevado, unido a las ventajas que pueden derivarse de la aglomeración de usos industriales. Para algunas industrias el distanciamiento del núcleo de población es obligado, en razón de los materiales que almacenan o manipulan. Un ejemplo clásico, y que aparece en varias travesías de la muestra, son los depósitos de gas butano. La estación de servicio, como suma de una serie de ofertas: gasolina, asistencia mecánica, ocio y descanso etc., aparece en un contado número de casos y siempre ligada, como es lógico, a las carreteras que soportan más número de viajes; y dentro de ellas a los núcleos de población más dinámicos.

Cuando una actividad industrial se sitúa sobre una carretera, la razón obedece más a las ventajas de accesibilidad y precio del suelo, que a la vinculación entre la actividad industrial y la vía. Este argumento es válido incluso para los talleres




PLANO - 2
INIVELES SEGUN FACTOR TECNICO
PROYECTOS:
- 1. E
- 2. E
- 3. E
- 4. E
- 5. E
- 6. E
- 7. E
- 8. E
- 9. E
- 10. E

PLAN BASE
PLAN GENERAL DE CARRETERAS DE ANDALUCIA
PROPUESTA DE RED PRINCIPAL

- RED BASICA FUNCIONAL
- CARRETERAS DE INTERES GENERAL DEL ESTADO
 - DOBLE CALZADA
 - CALZADA UNICA
 - CARRETERAS AUTONOMICAS
 - DOBLE CALZADA
 - CALZADA UNICA
 - RED INTERCOMARCAL
 - CALZADA UNICA

JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES



PLAN GENERAL DE CARRETERAS DE ANDALUCIA
PROPUESTA DE RED PRINCIPAL

de reparación de automóviles, los cuales están al servicio del mercado local, aunque eventualmente puedan tener como clientes a usuarios de la carretera.

No es frecuente la aparición de usos singulares, el residencial es dominante respecto a cualquier otro uso.

La frecuencia de aparición de los distintos usos en los núcleos muestreados y tramos no centrales de la población, es la siguiente:

– Residencia (como dominante).....	38%
– Industria y almacenes	38%
– Talleres (sin presencia importante de industria y almacenes) .	17%
– Equipamiento	17%
– Gasolinera	12%
– Comercio	4%
– Bares y Restaurantes	8%
– Hoteles.....	4%

La debilidad de la implantación de usos ligados al ocio (bares, restaurantes y hoteles), y el no excesivo peso de las gasolineras y talleres, guarda relación con el patrón de distribución de asentamientos en Andalucía, además de con la intensidad de los flujos en la red.

3.2. Las condiciones de trazado

En lo que afecta al funcionamiento de la carretera, las condiciones de trazado de las travesías son por lo general buenas; cuando se detectan problemas éstos suelen obedecer a:

- Factores exógenos, como puede ser el cruce con vías férreas.
- Deficiente resolución de intersecciones, o mala señalización.
- Carreteras de alta centralidad en núcleos muy dinámicos, como puede ser el caso de Linares o la antigua travesía de Priego de Córdoba.

En general, no existen problemas derivados de la traza de la carretera que afecten a la funcionalidad de ésta. La única excepción destacable sería conflictos puntuales derivados de la inexistencia generalizada de bandas de aparcamiento.

No cabe decir lo mismo de los problemas, que para la ciudad y sus usuarios, se deducen de las condiciones de trazado de la carretera. Al margen de las molestias como ruido o humos que la vía pueda generar, los principales proble-

mas causados a la ciudad por el trazado de la travesía son la ruptura en piezas de distinta morfología y la inadecuación de la escala.

El primero es un problema que aparece con mayor frecuencia cuando una carretera exterior al núcleo urbano ha sido absorbida por éste, lo que suele traducirse en una fragmentación del pueblo en sectores de características morfológicas, tipológicas y funcionales enfrentadas, y en la formación de vacíos de borde y bolsas interiores carentes de uso y de configuración.

El problema de la inadecuación de la escala puede presentarse en dos formas opuestas:

- Travesías cuya sección transversal es equivalente a la de una calle cualquiera del lugar, que soportan flujos para los que no están concebidas. Esta tipología de travesías suele corresponder a los cascos rurales, pero a veces se produce en crecimientos relativamente recientes, como es el caso de Torredonjimeno. El riesgo que suponen estas travesías es alto, y se agrava por la inexistencia o escasa dimensión de las aceras.
- Travesías dimensionadas atendiendo únicamente a las necesidades de la carretera y cuya escala es desproporcionada por su amplitud. A este tipo correspondería la travesía de Mairena del Alcor.

Cuando la carretera corta al núcleo de población, es difícil conjugar la escala de su traza, la escala de la edificación de las márgenes y las necesidades del tráfico que soporta. Dicha adecuación es simplemente imposible cuando se intenta mantener además, determinadas velocidades y condiciones de conducción semejantes a las de una travesía en zonas no consolidadas. Como regla general el trazado de la travesía, sobre todo si discurre por las barriadas exteriores del núcleo de población, prioriza la atención a la vía respecto a su efecto en la ciudad. San Juan del Puerto es un ejemplo de ello.

3.3. Las condiciones de urbanización

La ignorancia del efecto de la inserción de la travesía en la trama urbana, comentada en el epígrafe anterior, se refleja especialmente en las condiciones de urbanización. Algunas de las travesías muestreadas presentan errores de urbanización (Lora del Río sería un ejemplo), pero la ausencia o mal estado de urbanización no es el principal problema. Conceptualmente es más importante la poca adecuación al medio urbano de los elementos de urbanización. El tratamiento de los materiales y la propia concepción del acondicionamiento de la travesía, podría hacerse compaginando las necesidades del tráfico y las de la ciudad. La

realidad es que la carretera se trata como tal, ignorando bastante el medio por el que discurre. Causas muy distintas, y con mayor frecuencia la acción conjunta de varias circunstancias, explican que la travesía aparezca como un elemento extraño y ajeno al pueblo. Entre ellas destacan las siguientes:

- La generalización del uso de firmes flexibles.
- La presencia de elementos de señalización y alumbrado en contraste con la imagen internalizada de ciudad.
- El escaso uso del arbolado y elementos vegetales.
- La normal inexistencia de mobiliario urbano.
- El recurso a secciones transversales no identificables con el viario urbano, bien porque no se configure acera, bien por mediar arcenes o cierto espacio entre calzada y acera, bien por los materiales empleados o por su dimensión.

Las razones de esta falta de atención a la urbanización hay que buscarlas en la consideración de la travesía como carretera, en vez de su entendimiento como vía urbana especializada. Esta circunstancia se agrava en un maco global acotado por dos referentes:

- La supeditación del diseño viario al automóvil privado, en su entendimiento más precario, que ha caracterizado el tratamiento de los espacios públicos de las ciudades españolas desde los primeros años de la década de los sesenta.
- La dependencia de la travesía de organismos no vinculados a la vida local.

El problema no es solamente de imagen, sino también de seguridad. En este sentido los estudios sobre psicología vial coinciden en que el comportamiento de un conductor es más prudente si percibe claramente que se encuentra en un medio urbano, en el que debe ceder la primacía al peatón. Si la urbanización refuerza la sensación de encontrarse en una carretera, tiene un efecto bastante limitado.

3.4. La inserción de la carretera en la ciudad

Tras la exposición de apartados anteriores, no sorprenderá si se afirma que no suelen existir términos medios en la inserción de la carretera en la ciudad. Lo normal son dos situaciones maximalistas y antagónicas. O la travesía se integra

tanto que es en realidad una calle más, o se **enquista** como algo ajeno. La primera situación, a la que pertenecen por ejemplo la antigua travesía de Priego de Córdoba o la de Olvera, es la más grata desde la óptica de su percepción visual por el conductor, pero puede adolecer de **problemas** de seguridad vial, congestión y disfuncionalidad del medio urbano.

La segunda situación es la más frecuente, y **aparece** con mayor rudeza en los casos de carreteras que atraviesan áreas de borde, es decir en los nuevos crecimientos. Normalmente la travesía aparece en estos casos como un cuerpo extraño por la inadecuación de su sección y el deficiente **tratamiento** de sus márgenes. Puntualmente puede ser agresiva respecto a la imagen urbana, como sería el caso de San Juan del Puerto o El Viso del Alcor, o **ignorarla** sin aprovechar sus potencialidades, como es el caso de Arcos de la Frontera. Entre la muestra de travesías, Carmona es posiblemente el mejor ejemplo de maltrato de una ciudad monumental por un tratamiento poco cuidadoso de la vía.

Una de las consecuencias que se derivan del trabajo de campo, estriba en la necesidad de contrastar la información numérica y de gabinete (en este caso el valor de FR) con la realidad física de la travesía. Esta confrontación permite desestimar algunas soluciones de erradicación de la travesía, interviniendo sobre la misma para su mejora.

3.5. Tipificación de las travesías

En función a los problemas que en ellas se detectan, y a sus características, las travesías pueden clasificarse en los siguientes siete tipos:

- Tipo 1: Este tipo presenta variante en servicio, son ciudades muy monumentales, y la antigua travesía tiene un carácter tan urbano que precisa intervenciones mínimas: Priego de Córdoba y Ubeda.
- Tipo 2: Travesía sustituida por variante, precisa intervención importante: Villamartín.
- Tipo 3: Ciudad monumental, travesía inadecuada en términos de funcionamiento e inserción en la ciudad, precisa variante y recuperación: Carmona.
- Tipo 4: Linares (N-322), Alcalá de Guadaíra, Torredonjimeno: travesías excesivamente saturadas de tráfico peatonal y rodado, núcleos con bastante renovación.
- Tipo 5: Travesías en las que conviene intervenir a medio plazo, y que constituyen el eje del pueblo: Valverde del Camino, Pilas, Olvera.

- Tipo 6: Alcalá la Real (N-432), Baeza, Lebrija: travesías con un caudal de tráfico alto, e imagen urbana agradable. La intervención podrá concretarse en atemperar la velocidad de uso de la travesía y reducir otros impactos.
- Tipo 7: Ecija, Puebla del Río, Marchena, Baena, Martos: son travesías desestructuradas, en las que se puede intentar obviar la variante interviniendo sobre la travesía, pero que requieren una actuación profunda. Lora del Río entra también en este tipo y se encuentra en pésimo estado, por lo que es urgente actuar sobre ella, pudiendo ser utilizada como un ejemplo piloto.

4. RECUPERACION DE TRAVESIAS

La recuperación de travesías es una línea de intervención orientada a implementar un conjunto de actuaciones sobre aquellas carreteras que han dejado de servir al tráfico interurbano. Son las travesías en que se ha erradicado el tráfico de paso, al entrar en funcionamiento una variante o circunvalación, las únicas que pueden llamarse “urbanas” con propiedad.

Mientras que en la decisión sobre las prioridades de construcción de variantes deben primar los criterios más ligados a la ingeniería de tráfico, la estructuración y priorización en su caso de actuaciones de recuperación de travesías, debe hacerse primando razones de rentabilidad social y de efecto en la ciudad, aunque existan otras razones de oportunidad que también sea preciso valorar.

La consideración de una travesía para su recuperación implica el conocimiento de que el tráfico interurbano ha dejado de utilizarla, por lo que la variante o circunvalación debe estar en servicio, o debe tenerse certeza de su programación.

De la recogida de información en la que se basa este artículo, se deduce que el número de núcleos afectados por el paso de travesías a vías urbanas asciende a 61. Esta cifra se considera en sí importante para la implementación de actuaciones de recuperación en varios años por parte de las instituciones autonómicas. En el plano n.º 3 se identifican los 61 núcleos mencionados.

Sin embargo, y aun siendo el objeto de este trabajo la RP sobre la que ha asumido competencias la Junta de Andalucía, conviene señalar que en la recuperación de travesías debe considerarse también la RIGE.

En efecto, una vez absorbido el tráfico de paso por una variante, subsisten los problemas de integración del tramo sustituido en la trama urbana y de reorganización funcional y morfológica de sus márgenes. Aunque la transferencia de la propiedad de las antiguas carreteras recaiga en los Ayuntamientos, corresponde

al gobierno autonómico la tutela y el apoyo en la resolución de los problemas urbanísticos que deben abordar los ayuntamientos respectivos.

Además, de los apartados que preceden se deduce la necesidad de construcción de variantes con la máxima prioridad en 24 casos. En consecuencia, puede afirmarse que la conveniencia de actuar en la recuperación de travesías afecta a unos 100 núcleos andaluces.

El número de travesías señaladas es amplio y engloba situaciones muy diversas, tanto en lo que respecta a capacidad de gestión de Ayuntamientos, características socioeconómicas del municipio, morfología y estructuras urbanas, arquitectura del lugar, huella de la travesía, etc. Asimismo, en algunos de los casos se han realizado obras sobre las vías, bien por parte de la Junta de Andalucía, bien por parte del Ayuntamiento con cargo a los fondos del empleo comunitario.

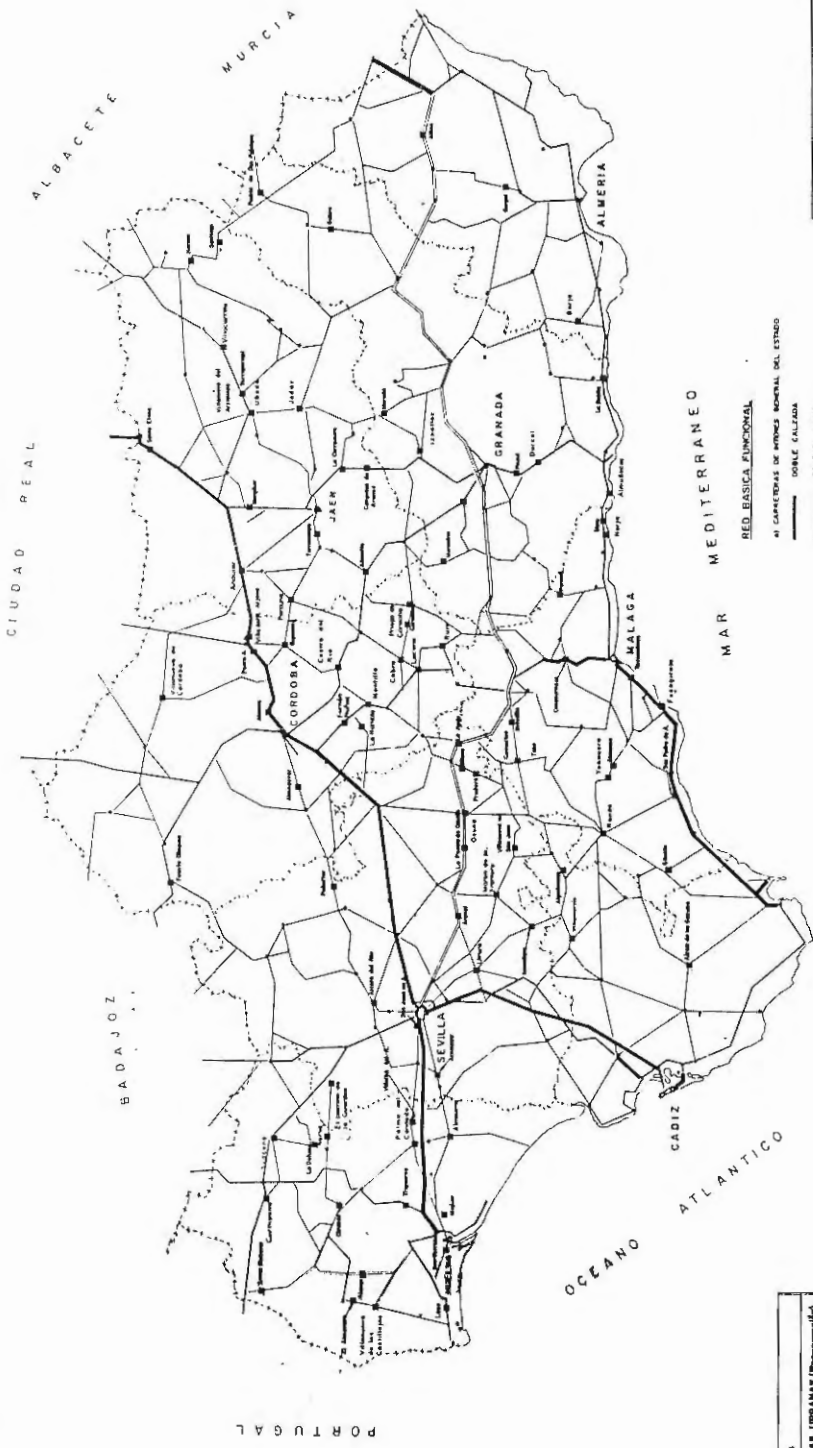
Tipificar las situaciones e intervenciones posibles, excede con mucho los objetivos aquí previstos. Sin embargo, se considera conveniente señalar que un programa de recuperación de travesías debe diseñarse centralizado en la Consejería de Obras Públicas y Transportes, quien gestiona las competencias autonómicas en materia de carreteras. Aunque la iniciativa surja desde la Administración Autonómica, no debe olvidarse que su destinatario es la Administración Local; por lo que la fórmula del acuerdo o convenio entre administraciones debe ser el soporte de la actuación. Evidentemente tanto los extremos en que se concrete la colaboración, como el mayor o menor protagonismo de los distintos organismos que intervengan en la misma, dependerán de las características individualizadas de cada población.

Acotando más el problema, puede decirse que la colaboración Consejería de Obras Públicas y Transporte y Ayuntamientos puede concretarse en ayuda técnica y económica y colaboración en la gestión de actuaciones.

5. CONCLUSION: NECESIDAD DE INTERVENCION

La problemática anteriormente expuesta, plantea la conveniencia de actuaciones por parte de las Administraciones afectadas, fundamentalmente en lo que se refiere a la construcción de variantes y a la recuperación de tramos sustituidos para las ciudades en las que se ubican. Debe, asimismo, considerarse, cuando la problemática que presentan no aconseja la sustitución por variantes, la opción de adecuación de travesías en consideración de la doble función de las mismas.

En este sentido, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección General de Carreteras, ha puesto en marcha dos programas de intervención: uno de construcción de variantes y otro de acondicionamiento sobre travesías.



	JUNTA DE ANDALUCIA
	CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
PLAN GENERAL DE CARRETERAS DE ANDALUCIA	
PROPUESTA DE RED PRINCIPAL	

PLANO 3
 TRAYECTORIAS URBANAS (Intercomunidad)
 ■ CENTRO DEL NO

PLANO 4
 MAR GENERAL DE CARRETERAS DE ANDALUCIA
 PROPUESTA DE RED PRINCIPAL

- MAR MEDITERRANEO
- RED BASICA FUNCIONAL**
- CARRETERAS DE INTERES NACIONAL DEL ESTADO
 - DOBLE CALZADA
 - CALZADA UNICA
 - CARRETERAS AUTONOMICAS
 - DOBLE CALZADA
 - CALZADA UNICA
- RED INTERCOMUNICACIONAL**
- CALZADA UNICA

Durante los dos primeros años de gestión de las competencias transferidas en materia de carreteras, se ejecutaron 25 variantes. Asimismo, para el período 1987-90, la Dirección General de Carreteras programó la construcción de 36 variantes, que junto a intervenciones derivadas de actuaciones prioritarias en el tema de carreteras (caso de la Autovía del 92) indican un volumen importante de actuaciones.

La información facilitada en el trabajo de referencia, constituirá un apoyo en la difícil decisión de sustituir una travesía o acondicionarla, así como en la programación y priorización de construcción de futuras variantes. Sin embargo, en lo que se refiere a recuperación de travesías, se espera que estas referencias y enfoque planteado, constituya una aportación importante para la elaboración de actuaciones al respecto.

De hecho la intervención sobre travesías urbanas tiene en nuestro país una corta historia. Sin embargo, durante los últimos años se han efectuado diversas actuaciones sobre travesías, antiguas vías férreas y, en general, infraestructuras de transporte obsoletas y de marcada linealidad, que entendemos constituye una experiencia de interés para posibles actuaciones en Andalucía.

Diversos ejemplos de intervención merecerían comentarse aquí (Alcalá de Henares, Trujillo, Talavera de la Reina...), sin embargo, cuestiones de espacio aconsejan emitir una valoración global.

En este sentido debe señalarse que, aunque en todo el país aparecen ejemplos de recuperación de infraestructuras viarias, sólo una Comunidad Autónoma, la de Madrid, cuenta con un programa definido de actuación sobre travesías.

En general, con la intervención no se busca sólo la resolución de problemas de borde de la travesía, de inserción en la trama, o la obtención de un paseo, sino la de auténticos salones urbanos. La consideración de la travesía como un nuevo lugar de reunión, paseo y convivencia es en todos los proyectos un objetivo claro, y para su consecución se adecuan riqueza de materiales y calidad en los tratamientos.

El despliegue de medios observado no es patrimonio de las travesías, ya que es la tónica dominante en la adecuación de los espacios públicos de los últimos años. La relegación a un segundo plano del arbolado, ante el protagonismo de pavimentaciones y mobiliario urbano, no siempre justificadas, guarda relación con cierta impaciencia ante el tiempo necesario de crecimiento del arbolado para contemplar la nueva configuración del espacio. No obstante, a la hora de plantear un programa de recuperación de travesías, es necesario cuestionar las ventajas de concentrar la inversión en unas pocas actuaciones de elevado coste.

 ANEXO

- | | |
|---------------------------|--------------------------------|
| – Dalías | – Huéscar |
| – Medina Sidonia | – Loja |
| – Villamartín | – Orgiva |
| – Aguilar (C-331 y C-339) | – Las Vertientes (Cúllar-Baza) |
| – Cabra (C-327 y C-336) | – Zújar |
| – La Carlota | – Almonte |
| – Espiel | – Alcalá |
| – Lucena | – Alcaudete |
| – Priego | – Linares |
| – Pueblonuevo-Peñarroya | – Peal del Becerro |
| – Villanueva de Córdoba | – Alora |
| – Albuñol | – Salinas (Málaga) |
| – Guadix (N-324 y N-342) | – Torre del Mar |
| – El Fargue (Granada) | – Antequera |
| | – Alcalá de Guadaira |
-

FUENTES

- Plan General de Carreteras de Andalucía 1987, que ha sido empleado fundamentalmente para la identificación de la red principal, de las líneas generales de política de intervención, y como documento básico de información sobre las travesías urbanas existentes.
- Plan General de Carreteras 1984/91, MOPU. De él se ha manejado esencialmente el tomo 7.II Travesías de población, que analiza más de 1.000 travesías en núcleos menores de 50.000 Hbs. pertenecientes a itinerarios de la Red de Interés General del Estado.
- Estudio de accidentes 1986 MOPU. Estudio aplicado a la RIGE.
- Sistema de ciudades de Andalucía, Consejería de Política Territorial 1987. Se ha obtenido la información relativa a población, posición del núcleo del ranking de ciudades, y relaciones más frecuentes con los núcleos de su entorno.
- Datos de aforo y composición MOPU. Se ha empleado la versión de 1985 por contar con una malla de aforos más completa.
- Características socioeconómicas de las comarcas andaluzas, 1987. Aunque el contenido del documento carece de relación directa con el de este estudio, sí ha permitido formar una idea aproximada del perfil de los núcleos objeto del trabajo.
- Inventario del Planeamiento Urbanístico General de Andalucía, que aporta los datos relativos a planeamiento.
- Información procedente de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes relativa a previsiones de actuación y programa de inversiones.

BIBLIOGRAFIA

- ALEXANDER, C. *Un lenguaje de Patrones*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1979.
- ASHIHARA, Y. *El diseño de espacios exteriores*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1981.
- BOERMINGHAUS, D. *Pavimentos y límites urbanos*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1984.
- CECCARELLI, P. *Las incógnitas del tráfico urbano*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1977.
- CECCARELLI, P. y otros. *Las incógnitas del tráfico urbano*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1981.
- COMUNIDAD DE MADRID. (1988). *Arquitectura 1983-1987*. Madrid.
- CULLEN, G. *El paisaje urbano*. Ed. Blume. Barcelona, 1977.
- GENERALITAT DE CATALUÑA (1985). *Catálogo mobiliario urbano*. Barcelona.
- GREATER LONDON COUNCIL. *Introducción al diseño urbano en áreas residenciales*. Ed. Blume. Madrid, 1985.
- KRIER, R. *Urban Space*. Academy Editions. Londres, 1979.
- LUNCH, K. *La buena forma de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1985.
- MACLUSKEY, J. *El diseño de las vías urbanas*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1985.
- MATEOS, A. *La calle: diseño para peatones y ciclistas*. MOPU, 1984.
- MOPU. (1985). *Introducción al diseño urbano. La calidad en la ciudad consolidada*.
- MOPU. (1987) "Bordes urbanos". *Cuadernos de la Dirección General de Arquitectura y Edificación*.
- MORELLI, D. *Spazio público urbano*. Edipuglia. Barcelona, 1986.
- MUMFORD, L. *La carretera y la ciudad*. Emece Editores. Buenos Aires, 1966.
- PAULHANS, P. *La ciudad peatonal*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1979.
- PROCESS. *Architecture*, Núm. 61, "Landscape desing: New wavw in California".
- QUARONI, L. *La Torre de Babel*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1970.
- REVISTA CROQUIS (1987). Núms. 28 y 30.
- STANFORD, A. *Calles: problemas de estructura y diseño*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1981.
- TANDY, C. *Paisaje urbano*. Ed. Blume. Madrid, 1976.