

JAVIER GUTIÉRREZ PUEBLA

Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid

## *Transporte, movilidad y turismo en los centros históricos*

### RESUMEN

Se estudian los problemas de la movilidad general y turística en los centros históricos y se analizan distintas propuestas para compatibilizar la necesaria accesibilidad con el respeto al medio ambiente, la conservación del patrimonio y la potenciación del turismo cultural.

### RÉSUMÉ

*Transport, mobilité et tourisme dans les centres historiques.*- Dans cet article on étudie les problèmes de la mobilité générale et touristique dans les centres historiques et on analyse des propositions différentes pour faire compatible la nécessaire accessibilité avec le respect vers l'environnement, la conservation du patrimoine et la favorisation du tourisme culturel.

### ABSTRACT

*Transport, mobility and tourism in urban historical centers.*- This paper studies the problems caused by the transport in historical centers and analyzes several proposals in order to make compatible transport and accessibility with the preservation of environment and heritage and with the improvement of cultural tourism.

### *Palabras clave / Mots clé / Key words*

Accesibilidad, turismo urbano, centro histórico.  
Accessibilité, tourisme urbain, centre historique.  
Accessibility, urban tourism, historical center.

### I

#### INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO GENERAL

**E**N ESTE trabajo se analizan los problemas de movilidad general y turística que presentan los centros históricos, así como distintas propuestas para compatibilizar la necesaria accesibilidad con el respeto al medio ambiente, la conservación del patrimonio y la potenciación del turismo cultural. Aunque se pretende tratar el tema adoptando un enfoque general, la mayor parte de los ejemplos concretos que aparecen en este texto se refieren a los centros históricos de tres ciudades españolas, Salamanca, Ávila y Toledo.

No cabe duda de que los centros históricos son productos culturales únicos, espacios cargados de historia, que confieren una personalidad específica a las ciudades debido a su carácter simbólico y emblemático:

«El centro histórico constituye una de las piezas más representativas en el paisaje de nuestras ciudades y su significado desborda ampliamente el papel que le correspondería en función de su superficie, entidad demográfica o actividad económica. Siendo una pequeña parte del tejido urbano, constituye un espacio simbólico que sirve para identificar, diferenciar y dar personalidad a las ciudades» (TROITIÑO, 1995).

De hecho la imagen de una ciudad que suele perdurar en el recuerdo de los visitantes es la de ciertos elementos y conjuntos de su casco antiguo. Así, por ejemplo, asociamos Granada con la Alhambra y con el Albaicín o Sevilla con la Giralda y el Barrio de Santa Cruz.

De la singularidad de estos espacios, de sus características particulares, derivan un conjunto de problemas de movilidad y accesibilidad específicos (GUTIÉRREZ PUEBLA, 1995). Por una parte, su viario resulta inadecuado para los actuales medios de transporte mecaniza-

do (hay que considerar en este contexto el papel de la topografía y de las murallas, así como las características especiales del viario, con calles estrechas y tortuosas); por otra, estas piezas de la ciudad todavía concentran un buen número de actividades terciarias y, sobre todo, los principales edificios del patrimonio histórico de la ciudad. Es cierto que buena parte del comercio y los servicios privados han abandonado el casco, buscando localizaciones más ventajosas en los ensanches o incluso en las periferias de las ciudades históricas. Pero esas pérdidas están siendo compensadas, al menos en parte, por la Administración, que, empeñada en revitalizar estos espacios, da un nuevo uso a algunos de los principales contenedores históricos. El caso del casco histórico de Toledo, que alberga numerosas instituciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, así como varios centros de la Universidad de esa región, resulta paradigmático en este contexto.

Todo ello significa que muchos de estos espacios actualmente conservan su papel de centros de atracción de viajes con distintos motivos (trabajo, compras, gestiones, turismo...), pero cuentan con un viario que surgió en una época en la que los movimientos internos en las ciudades eran peatonales. En un contexto de progresivo crecimiento de las tasas de posesión de automóviles, el coche invade los centros históricos de las ciudades, con consecuencias particularmente graves, al generar efectos negativos sobre la calidad de vida de la población y sobre el patrimonio y producir, en última instancia, una pérdida de la potencialidad turística de estas ciudades. Se trata, en fin,

«de zonas frágiles donde la concentración de actividades, además de generar riqueza y dinamismo, va acompañada de considerables cargas y problemas» (CORRAL, 1993).

#### Aunque no se trata de un fenómeno nuevo,

«sólo recientemente ha crecido en nuestros gobernantes municipales y entre la ciudadanía en general un sentimiento de alarma ante la progresiva degradación de los espacios públicos en el interior de la ciudad. Degradación producida por el uso indiscriminado del automóvil privado, el aparcamiento ilegal y la cada día más precaria situación de unos peatones confinados en aceras estrechas, sin una calidad ambiental que disfrutar en su ciudad y sometidos a una agresión constante por parte del automóvil» (PUIG, 1993).

La inadecuación del viario es hoy especialmente patente, en una sociedad en la que se han impuesto los medios de transporte mecanizados y particularmente el automóvil. Pero ya en otras épocas, aunque con mucha menor intensidad, se padecían los problemas derivados del tráfico rodado en las estrechas calles de los cascos

históricos. Así, en la Sesión del Consistorio de Ávila del 15 de Julio de 1591 se decía:

«Don Pedro del Peso Vera, Regidor, propuso al Consistorio que a la ciudad conviene remediar que las carretas que vienen a esta ciudad en mucha cantidad estorben al pasar en las calles públicas por atravesarse y no se puede pasar ni a pie ni a caballo y vienen a parar a la Plaza del Mercado Chico donde es el comercio y donde está la justicia y los regidores y caballeros particulares... por los inconvenientes que pueden surgir de las carretas que vienen a la ciudad con la sal, lana, madera y otras cosas que entren por las puertas principales y en la Plaza del Mercado Chico adonde los carreteros muchas veces las suelen tener cuatro o seis horas, y lo mismo hacen en las calles principales por donde no se puede pasar, sino con pesadumbre y peligro por ser las calles tan angostas».

La gestión de la movilidad y la accesibilidad en los cascos históricos debe abordarse siempre con enorme cuidado. Cualquier política que se arbitre en esta materia debe enmarcarse dentro del objetivo global de preservar y a la vez mantener vivos los centros históricos. La pérdida de población y la relocalización de la actividad económica hacia otros espacios de la ciudad constituyen graves amenazas que se ciernen sobre los cascos históricos y que podrían verse favorecidas por políticas de transporte y movilidad inadecuadas. El asegurar la movilidad para los residentes y la accesibilidad a la actividad económica constituyen en última instancia una de las claves para la recuperación y a la vez para la conservación de estos espacios singulares.

El objetivo de preservar los centros de las ciudades, como elementos singulares cargados de historia, debe hacerse compatible con su recuperación y revitalización, dentro de una estrategia de «conservación activa». Como se señala en el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico de Ávila (AYUNTAMIENTO DE ÁVILA, 1994b), no se trata de

«conservar estáticamente, sino de revitalizar el centro histórico generando la posibilidad de establecimiento de nuevas actividades y creando una situación de oferta y demanda de espacios, inmuebles y actividades que dinamice el Conjunto Histórico».

#### En el fondo subyace la idea de la necesidad de

«alcanzar nuevos equilibrios que, siendo respetuosos con los valores arquitectónicos, urbanísticos y culturales del pasado, den respuesta a las necesidades del presente» (TROITIÑO, 1995).

La declaración de Granada, realizada tras el Primer Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental que tuvo lugar en esa ciudad en 1993, pone un especial énfasis en situar el transporte y la movilidad dentro de esa necesidad de conservar y revitalizar los cascos históricos.

«Un sistema de transporte debe ser política, económica y socialmente sostenible. La accesibilidad equilibrada deberá considerarse al menos los siguientes aspectos: la conservación del legado

histórico y la calidad de vida de los habitantes actuales, que aportan ahora una creciente exigencia medioambiental; la acogida de la actividad económica para favorecer la creación de puestos de trabajo y la potenciación de la economía local; y la distribución solidaria y equilibrada de los costes "reales" de los sistemas de transporte entre los diversos "beneficiarios"» (PRIMER CONGRESO SOBRE MOVILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL EN LAS CIUDADES, 1994).

Sin duda las medidas de revitalización de los cascos históricos plantean nuevos retos para el transporte urbano a los que hay que dar respuestas adecuadas. Pero una ciudad viva es necesariamente una ciudad con problemas. La cuestión que se plantea es incorporar en las políticas de revitalización la potenciación de los sistemas de transporte más compatibles con el medio ambiente urbano y con el patrimonio de los cascos históricos, conjugando los intereses de los distintos grupos implicados y persiguiendo en última instancia el bien general de la ciudad.

Es en este contexto donde hay que situar la problemática de la movilidad de los turistas. De todos es conocido que el turismo constituye una actividad vital para las ciudades históricas. No cabe duda de que es necesario potenciar el turismo cultural, que representa una importante fuente de ingresos para las economías locales; pero esta potenciación debe ser siempre respetuosa con el carácter de los cascos históricos. En el contexto de la movilidad y la accesibilidad hay que hacer notar que los turistas son a la vez víctimas y causantes de los problemas de circulación. Ciertamente se ven perjudicados por la circulación general en sus recorridos por las zonas monumentales de la ciudad, pero a la vez ellos también se constituyen en elemento perturbador, ya que en su mayor parte tratan de acceder con sus medios de transporte lo más cerca posible de los espacios que quieren visitar. Así, con su presencia masiva, paradójicamente contribuyen a destruir aquello que buscan en los cascos históricos: un ambiente agradable y tranquilo en el marco de un paisaje urbano monumental. En consecuencia, en relación con la movilidad de los turistas deben alcanzarse dos objetivos complementarios: reducir los problemas que generan y a la vez asegurar que puedan visitar la ciudad libres en lo posible de las molestias que produce el tráfico rodado.

## II

### LA MOVILIDAD GENERAL Y TURÍSTICA EN LOS CENTROS HISTÓRICOS

La movilidad interna en los cascos históricos se basa fundamentalmente en los desplazamientos peatonales.

Este hecho hay que relacionarlo con las características del viario, ya descritas anteriormente, poca aptas para la movilidad rodada, y con el tamaño relativamente reducido de estas piezas del mosaico urbano. Prueba de ello es que la distancia máxima entre los extremos de un casco histórico comparativamente extenso como el de Salamanca es de tan sólo 1.200 metros.

Sin embargo muchos de los centros históricos españoles están invadidos diariamente por los automóviles de los que acuden a ellos a trabajar, comprar o hacer gestiones. Para tener una idea de la magnitud de este problema baste decir que diariamente entran al casco histórico de Toledo unos 20.000 vehículos. Así, y de acuerdo con los inventarios de aparcamiento diurno y nocturno realizados en varias ciudades históricas (como Salamanca, Ávila y Toledo) mientras que durante la noche suelen sobrar plazas de aparcamiento en amplias zonas, durante el día se alcanzan niveles de saturación. Las calles y plazas de los cascos históricos se convierten en aparcamientos y son muchos los que ante esta situación aparcan de forma incorrecta, afectando negativamente a la movilidad de los peatones. Por otro lado, la ordenación de los sentidos de circulación a veces favorece los movimientos de paso a a través del casco. Todo ello lleva a una situación de conflicto permanente entre la circulación rodada y el tráfico peatonal, al que casi nunca se concede prioridad aunque es la forma de movilidad predominante en el interior de los centros históricos.

La situación de caos circulatorio y de interferencias con los movimientos peatonales ha sido descrita con acierto en el ejemplo de Toledo:

«Las calles estrechas y plazas pequeñas del casco son difíciles de adaptar al automóvil y el aumento progresivo de la circulación ha causado muchos problemas. Los automovilistas encuentran difícil aparcar y moverse dentro del laberinto de calles. El tráfico hace que andar por las calles sea menos agradable e incluso inseguro, especialmente porque muchas calles son tan estrechas que los peatones deben meterse en los portales o pegar su espalda a la fachada para dejar pasar a los coches. Muchos coches estacionados en las calles y plazas ofrecen una imagen poco coherente con el carácter histórico de la ciudad» (BANKER y TURNURE, 1995).

Existe muy poca información sobre la movilidad de los turistas, ya que los estudios de movilidad de las ciudades sólo suelen considerar los movimientos de la población residente. En cualquier caso es de todos conocido que la afluencia de turistas es muy variable a lo largo del año, con puntas muy marcadas en los fines de semana y períodos de vacaciones. Los turistas representan una proporción pequeña de los coches entrados en los

cascos históricos en días laborables. Así, por ejemplo, se calcula que tan sólo un 2% de las entradas de automóviles en días laborales corresponden a turistas. Sin embargo alcanzan porcentajes realmente importantes durante los fines de semana. Se produce entonces un efecto de sustitución: los vehículos de los turistas ocupan muchas de las plazas de aparcamiento en la vía pública que en días laborables son utilizadas por los habitantes de otros barrios para acudir al trabajo o a hacer gestiones o compras.

Los turistas se concentran sobre los itinerarios que conectan los principales puntos de atracción de los cascos históricos. Allí se producen dos tipos de interferencias con respecto a los automóviles: por una parte, los vehículos en movimiento, sobre calles estrechas, hacen que los desplazamientos de los visitantes resulten incómodos e incluso peligrosos; por otra, los coches aparcados a lo largo de esos ejes causan perturbaciones al visitante en la percepción y disfrute de los edificios monumentales e incluso en sus movimientos por el entorno de dichos edificios. Es de resaltar que durante los fines de semana esas interferencias vienen causadas en buena parte por los propios turistas, que intentan aparcar sus vehículos lo más cerca posible de los monumentos que quieren visitar. La situación es particularmente grave en algunos centros históricos, como el de Toledo, como queda de manifiesto en las encuestas que se han realizado entre los turistas y empresarios del ramo de la hostelería; en otras ciudades, como por ejemplo Salamanca, la situación ha mejorado de forma radical, debido a las actuaciones que se han acometido durante los últimos años en el interior del casco histórico.

El problema del aparcamiento de los vehículos de los turistas debe contemplarse teniendo en cuenta los intereses de no sólo de los propios turistas, sino también de empresarios y residentes. Está claro que, para potenciar el turismo de las ciudades históricas, deben habilitarse lugares de aparcamiento adecuados para los turistas, de forma que éstos queden a poca distancia de los lugares que quieren visitar; por otra, debe evitarse en lo posible que los turistas utilicen como lugar de aparcamiento las calles y plazas de las zonas monumentales, ya que con ello no sólo contribuyen a deteriorar aquello que buscan en las ciudades históricas (un medio monumental en un ambiente tranquilo), sino que además afectan a la calidad de vida de los residentes. Es importante habilitar lugares para el aparcamiento de autobuses turísticos, ya que muchos de los visitantes de las ciudades históricas acceden a ellas en autobús.

### III POLÍTICAS, ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES

Las estrategias y actuaciones en materia de transporte, movilidad y accesibilidad deben situarse siempre dentro de esa perspectiva más amplia a la que se aludió anteriormente: por una parte, el transporte constituye una condición necesaria para el desarrollo de las actividades por parte de la población y de los agentes económicos; y por otra, las actuaciones que se puedan abordar en materia de rehabilitación de viviendas y de revitalización de la actividad económica en los cascos históricos inciden siempre de forma directa sobre la demanda de transporte.

Las políticas de transporte en los cascos históricos deben garantizar las condiciones necesarias para la movilidad de los residentes y el acceso a la actividad económica, siendo respetuosas con el patrimonio y mejorando al mismo tiempo la calidad de vida en el centro. Para ello debe reducirse en lo posible el uso y la presencia del automóvil privado, potenciando al mismo tiempo otras formas de movilidad (sobre todo la peatonal) más acordes con el carácter histórico de estos espacios. Sin duda sería muy positivo que se potenciara el uso del transporte público para acceder a los cascos históricos, pero hay que ser conscientes de que en el interior de los mismos los autobuses se encuentran con serias limitaciones, debido al carácter estrecho y tortuoso de la mayor parte de las calles.

#### 1. RESTRICCIONES AL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Uno de los principios fundamentales en las políticas de gestión de la movilidad en los cascos históricos es el de reducir la presencia del vehículo privado. Sin embargo, una política de transporte excesivamente restrictiva con el automóvil podría poner en peligro la propia supervivencia de la actividad económica desarrollada en el casco e incluso podría favorecer la expulsión de la población residente. Parece claro que los habitantes del casco deben poder aparcar sus automóviles en las proximidades de sus viviendas y que debe garantizarse la accesibilidad en automóvil para ciertas actividades que así lo requieren (operaciones de carga y descarga, vehículos de servicio, acceso de los turistas a los aparcamientos de los hoteles). Se trataría, por tanto, de poner un límite a la invasión del casco por parte de los automóviles, pero de forma modulada, sin incurrir en restricciones indiscriminadas que hagan peligrar cualquier política de revitalización de los cascos históricos.

Como se señala en el Plan Especial del Casco Histórico de Toledo, el coche ha roto la armonía tradicional del casco histórico. Para evitar una invasión indiscriminada, hay que deflectar el vehículo visitante, dando buenas alternativas de aparcamiento y remotes. Sin embargo, para las actividades tradicionales (residencia, comercio, hostelería...) bien implantadas, deben arbitrarse soluciones específicas. El coche es necesario para el funcionamiento del casco histórico, pero hay que modular su presencia (AYUNTAMIENTO DE TOLEDO, 1994a).

## 2. APARCAMIENTOS DE BORDE

Las restricciones a la entrada de vehículos de visitantes al casco histórico deben ir unidas a la creación de aparcamientos de borde. El acceso hasta el casco histórico se puede realizar en automóvil, pero los no residentes deberían ir a pie desde los aparcamientos de borde hasta el lugar de destino. Esto no tiene por qué suponer desplazamientos peatonales largos ya que, como se indicó anteriormente, los cascos históricos tienen en general dimensiones relativamente reducidas, apropiadas para ser recorridos a pie.

Para que los aparcamientos de borde se utilicen realmente las tarifas deben ser políticas o incluso resultar gratuitos. En caso contrario se establecería en la práctica un impuesto para acudir al centro en automóvil, lo cual podría poner en peligro el mantenimiento de las actividades que allí se desarrollan. Pero para garantizar el uso de estos aparcamientos también es importante que estén bien situados con respecto a los principales centros de actividad y que se acometa de forma coordinada una reducción de la oferta de plazas de aparcamiento en el interior del centro histórico.

Efectivamente, la decisión sobre dónde localizar los nuevos aparcamientos de borde debe estar siempre en relación con su posición con respecto a los principales centros de atracción de viajes, tanto para los que acuden al centro a trabajar, comprar o hacer gestiones, como los que lo hacen por motivos turísticos. En algunas ciudades un mismo aparcamiento puede ser utilizado por ambos grupos (turistas y no turistas); en otras, donde los espacios monumentales aparecen disociados físicamente de las principales áreas de actividad, es planteable un aparcamiento para turistas, que debe tener en cuenta la necesidad de estacionar tanto coches como autobuses. Es el caso de Salamanca, donde existe una propuesta de aparcamiento para turistas en el borde de la mitad sur

del casco histórico, espacio en el que se concentran la mayor parte de los monumentos (AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA, 1992). En cualquier caso, la localización de los nuevos aparcamientos tiene que ser respetuosa con los valores estéticos de los espacios de borde, en los que con frecuencia se asientan elementos singulares del patrimonio, particularmente las murallas en las ciudades que todavía las conservan.

En cascos históricos con topografía especialmente complicada, los aparcamientos de borde deben ir unidos a sistemas hectométricos (ascensores, escaleras mecánicas). Así, por ejemplo, los aparcamientos propuestos por Winkler (1991) para Toledo (de Safont y Recadero) estarían conectados al centro histórico por medio de escaleras mecánicas, para salvar el fuerte desnivel existente.

Por último, la creación de aparcamientos de borde debe ir indisolublemente unida a la eliminación de plazas de aparcamiento en plazas y calles del casco histórico. Sólo de esta forma, y mediante un control riguroso del aparcamiento ilegal, se podrán deflectar los vehículos hacia los aparcamientos de borde. Los inventarios de aparcamiento realizados en los centros históricos de varias ciudades españolas indican que durante la noche suelen sobrar plazas de aparcamiento. La reordenación de aparcamientos deberá contemplar siempre que quede un número de plazas suficiente para los residentes.

La eliminación de plazas de aparcamiento en el casco permite crear áreas estanciales y liberar de automóviles aparcados tanto en el entorno de los principales monumentos como las principales rutas turísticas. Esto es importante para mejorar la movilidad de los turistas en los espacios monumentales y para evitar la intrusión visual que producen los automóviles aparcados en esos espacios.

## 3. REORDENACIÓN VIARIA

En estrecha relación con la política de aparcamientos se encuentra la necesidad de reordenar el viario para favorecer los movimientos peatonales, eliminar el tráfico de paso y asegurar unas condiciones de accesibilidad adecuadas tanto para la población residente como para la actividad económica.

La forma predominante de desplazarse en los cascos históricos es la peatonal. No obstante, y a pesar de los cambios que se han producido en los últimos años, todavía en muchos centros históricos el viario peatonal es escaso. No se trata tanto de acometer actuaciones de pe-

atonalización sobre grandes extensiones de viario (que pueden provocar problemas muy graves en los barrios colindantes), como de peatonalizar los principales ejes comerciales y turísticos, en los que se concentran la mayor parte de los desplazamientos a pie. En Salamanca, por ejemplo, se han peatonalizado dos importantes ejes turísticos, el de la Rúa Mayor (que conecta las catedrales con la Clerecía, la Casa de las Conchas y la Plaza Mayor) y el de Compañía-Bordadores (que une la Clerecía con el Palacio de Monterrey); también se han hecho peatonales dos importantes ejes comerciales, como son los de las calles de Zamora y Toro (AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA, 1992, y PUIG PEY, 1994). En Ávila la actuación más relevante en este campo ha sido la de peatonalizar el eje de actividad que une el Mercado Chico con el Mercado Grande (AYUNTAMIENTO DE ÁVILA, 1994b). Y en Toledo existe un proyecto de hacer peatonal el eje comercial y turístico que recorre el casco de oeste a este, conectando Zocodover con San Juan de los Reyes (MOPTMA, 1994).

La peatonalización del viario y la modificación de los sentidos de circulación permiten reordenar el viario de forma que se eviten los tráficó de paso por el interior de los cascos históricos, que sólo producen efectos nocivos para los mismos. Se trata de movimientos que no tienen ni origen ni destino en el centro histórico, pero que sin embargo lo atraviesan. Este tipo de movimientos era frecuente, por ejemplo, en el casco histórico de Salamanca, tal y como denunciaba el Avance del Plan de Ordenación de Tráfico y Aparcamiento:

«El casco se puede penetrar, atravesar o circular en automóvil con casi total libertad. Se han inventariado seis entradas al casco desde las rondas, que admiten giros a izquierda, y siete salidas con las mismas características. Los itinerarios interiores son numerosos; se han inventariado cinco itinerarios principales que permiten cruzar el casco en sentido norte-sur, este-oeste y en diagonal. Ante tan buena accesibilidad, no es de extrañar que estos itinerarios sean utilizados por los automovilistas como alternativa para evitar la congestión de las rondas» (AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA, 1992).

Efectivamente la creación de ejes peatonales puede servir no sólo para favorecer los movimientos peatonales, especialmente en áreas comerciales, sino también para romper la continuidad del viario interior del casco, haciendo imposibles los tráficó de paso:

«además de mejorar el entorno cotidiano, interrumpen la red en determinados puntos e impiden el tráfico de vehículos a través de ellas» (POTH, 1994).

Esta medida obliga lógicamente a la reordenación de los sentidos de circulación. Creando bucles que devuelven al

conductor a la calle de la que provenía, se garantiza la accesibilidad a los residentes y a la actividad económica, pero se evitan esos nocivos movimientos a través. Todo ello lleva sin duda a expulsar coches hacia el viario exterior al casco histórico, cuya capacidad puede ser aumentada físicamente (como está previsto para Toledo) o por medio de una reordenación de los giros y una mejor sincronización semafórica (como se hizo en Salamanca).

En el caso de esta última ciudad, la combinación de estas medidas ha mejorado notablemente la situación del centro. La supresión de la mayor parte de los giros a la izquierda para acceder al centro desde las rondas ha producido un doble efecto: por una parte, el casco es ahora menos accesible para el automóvil; por otra, las condiciones de circulación en las rondas son más favorables, no sólo porque se ha podido mejorar la coordinación semafórica, sino también porque los giros a la izquierda provocaban retenciones de tráfico. Además, la reordenación del tráfico en el centro, con numerosos bucles e importantes operaciones de peatonalización, impide los movimientos a través que nada aportaban al casco. Así pues, se han conseguido canalizar tráficó hacia las rondas, liberando al centro histórico de la presión del automóvil, pero garantizando unos niveles mínimos de accesibilidad en coche tanto a las actividades económicas como a los residentes.

#### IV COMENTARIOS FINALES

Una vez analizados los principales problemas de la movilidad y accesibilidad general y turística en los cascos históricos, con especial referencia a Toledo, Ávila y Salamanca, así como el tratamiento de la movilidad en los documentos de planeamiento de esas ciudades, parece claro que se debe seguir en la línea que inspira tales planes, de forma que se reduzca la movilidad motorizada por los centros históricos, manteniendo a la vez unas adecuadas condiciones de accesibilidad.

En el período de tiempo en que se realizó el estudio las tres ciudades contaban con propuestas de reordenación del tráfico inspiradas en los mismos principios. Sin embargo, el grado de materialización de tales propuestas difería en gran medida de unas a otras ciudades: mientras que Salamanca ya las había aplicado de forma decidida, Ávila se encontraba en una tímida fase de experimentación y Toledo no había ejecutado ninguna de las decisivas propuestas actuación que figuraban en su plan de movilidad. Las consecuencias de ello son evidentes

para el turista y para la población en general: en Salamanca se pueden recorrer los principales ejes de interés turístico sin apenas percibir las molestias del tráfico rodado, pero en Toledo éstas alcanzan unas proporciones realmente preocupantes. Las entrevistas realizadas con informantes cualificados en Toledo confirman este extremo hasta el punto de que el tráfico es considerado hoy como uno de los principales problemas del casco histórico.

Así pues, con carácter general, pero con la lógica consideración de los particularismos de cada ciudad, parece aconsejable acometer de forma coordinada actuaciones para mejorar la movilidad y la accesibilidad, la calidad de vida y la conservación del patrimonio y, en consecuencia, conseguir aumentar la potencialidad turística de los cascos históricos. Entre esas actuaciones se pueden citar las siguientes:

- Peatonalización de los principales itinerarios turísticos y comerciales de los cascos históricos, así como de ciertas plazas con edificaciones monumentales para convertirlas en áreas estanciales.

- En aquellos casos en los que no es posible la peatonalización se pueden buscar fórmulas menos rígidas, como los cortes temporales de tráfico o la creación de calles de coexistencia.

- Reducción de la velocidad de circulación en el interior de los cascos históricos.

- Reordenación del viario, impidiendo los movimientos de paso pero permitiendo el acceso de los residentes y a la actividad económica.

- Prohibición del aparcamiento de vehículos en el entorno de los edificios monumentales y a lo largo de los principales itinerarios peatonales.

- Construcción de aparcamientos de borde y creación, en su caso, de sistemas hectométricos para facilitar el acceso al centro.

- Mejora de los servicios de transporte público convencionales para facilitar el acceso al casco histórico.

En lo posible estas medidas deben ser consensuadas con todos los grupos implicados, intentando salvaguardar sus intereses. Así, por ejemplo, la carga y descarga es una cuestión clave para los comerciantes y el acceso de los turistas a los hoteles con sus propios vehículos es una prioridad para los hoteleros.

En cualquier caso, no cabe duda de que las actuaciones en materia de transporte no pueden ser planteadas de forma aislada. Es necesario desarrollar políticas globales para el tratamiento de las ciudades históricas, dentro de las cuales deben insertarse actuaciones de transporte como las antes aludidas.

## B I B L I O G R A F Í A

AYUNTAMIENTO DE ÁVILA (1994a): *Plan General de Ordenación Urbana y Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico*. Memoria de Información, tomo II.

AYUNTAMIENTO DE ÁVILA (1994b): *Plan Especial de Protección del conjunto histórico artístico. Avance de Planeamiento*. Vol. I: Memoria.

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA (1992): *Plan de Ordenación de tráfico y aparcamiento de la ciudad. Avance de propuestas*.

AYUNTAMIENTO DE TOLEDO (1994a): *Plan Especial del Casco Histórico de Toledo*. Toledo.

AYUNTAMIENTO DE TOLEDO (1994b): *Propuesta de actuación para promocionar los accesos peatonales al centro histórico de Toledo: «Puerta al siglo XXI» para ser presentada al programa LIFE de la Comunidad Económica Europea*. Toledo, Ayuntamiento de Toledo.

BANKER, J. y TURNURE, J. (1995): «Transporte». En: Gómez Ibáñez, J. A. y McCue, G. M.: *Revitalización del casco histórico de Toledo*. Patronato Universitario de Toledo y Real Colegio Complutense.

CORRAL, C. (1994): «Proyecto piloto de accesibilidad al centro histórico de Toledo». *Alfoz*, 109, págs. 114-119.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1995): «Movilidad, medio ambiente y patrimonio histórico-artístico en las ciudades históricas». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15, págs. 375-382.

MOPTMA (1994): *Estudio de reordenación viaria y del transporte en el casco histórico de Toledo. Una experiencia piloto*. Madrid, ETT.

POTH, R. (1994): «Aquisgrán: una política integrada de transporte urbano para la ciudad». *Alfoz*, 109, págs. 149-152.

PRIMER CONGRESO SOBRE MOVILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL EN LAS CIUDADES (1994): «Por una ciudad accesible y habitable». *Alfoz*, 109, págs. 34-36.

PUIG PEY, P. (1994): «Salamanca: una experiencia de recuperación del casco histórico». *Alfoz*, 109, págs. 125-129.

TROITIÑO, M. A. (1995): «Ciudad y patrimonio cultural: el centro histórico de Cuenca». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15, págs. 741-757.

WINCKLER, V. D. (1991): *Proyecto urbanístico de movilidad en Toledo*. Toledo, Ayuntamiento de Toledo.