

# Transportes

Por JORGE HERNANDO COGOLLOR

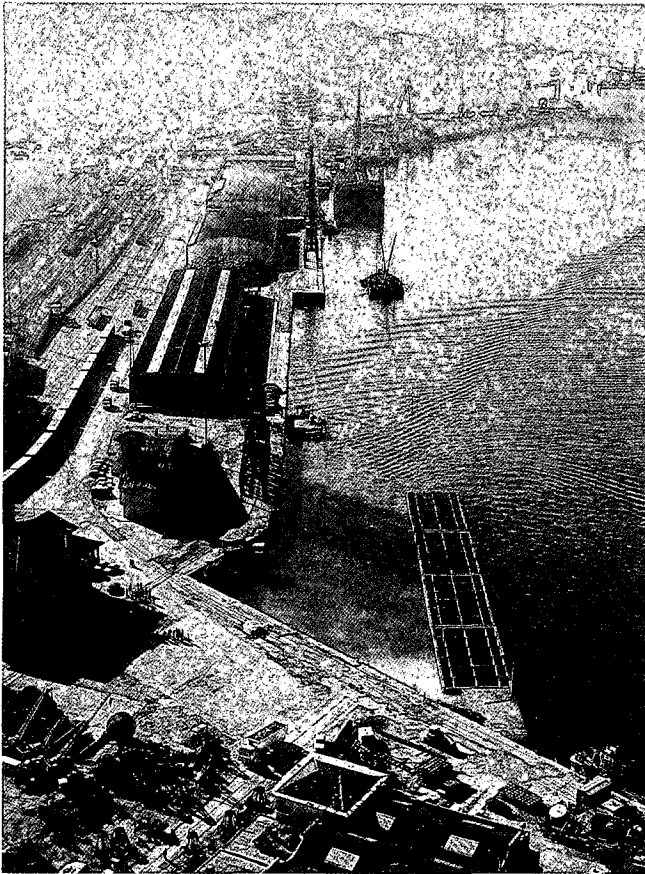
La tesis principal de la ponencia consiste en poner de manifiesto que a medida que aumenta la preocupación y el interés de los ciudadanos por el funcionamiento de los transportes se abre más la brecha entre lo que la sociedad demanda y los servicios que el ingeniero de caminos puede ofrecer, por su insuficiente nivel de formación tanto en el área de los conocimientos básicos como en el de las asignaturas más especializadas.

Las instituciones rectoras de nuestra ingeniería, quizás abrumadas por el gran número de deman-

das de formación, asistencia, promoción, etc. por parte de los distintos colectivos que integran nuestra profesión, parecen contemplar al sector transportes como una actividad más, en la hipótesis de que su importancia relativa y su proyección futura no tiene el significado especial que le atribuyen los compañeros que a ella se dedican.

Sin embargo, los análisis efectuados a nivel mundial por expertos en prospectiva, coinciden en que, cara al futuro, el sector transportes, junto al de las telecomunicaciones, ocupará una posición cada vez





más importante en la encrucijada del desarrollo económico y social.

El papel y la contribución del ingeniero de caminos en la pasada evolución del sector de transportes, ha sido a nuestro juicio muy significativo en base más bien a aportaciones individuales que al resultado de una acción sistemática de nuestro colectivo. Sin embargo, a la luz de la problemática que se está viviendo, se ha puesto de manifiesto también en distintos sectores de nuestra sociedad que esa contribución ha sido parcial e insuficiente y que requiere ser complementada con otros enfoques más atentos a determinados aspectos, tales como los sociales. En este sentido se ha criticado que

la planificación de los transportes ha estado, básicamente orientada desde un enfoque estrictamente "ingenieril", produciéndose en cierta medida un divorcio entre técnica y sociedad. Se ha afirmado que se ha puesto el énfasis en la pura expansión de las redes de infraestructura, subestimando u omitiendo aspectos relativos a la conservación del entorno y del medio urbano, a la actitud y preferencia de los usuarios, a los problemas de equidad, etc. Estas críticas se ubican en cierto modo en una crítica, global y descalificadora, de deshumanización.

En el escenario 2000, una sociedad muy sensibilizada hacia el buen funcionamiento de los transportes exigirá de los profesionales un quehacer altamente cualificado capaz de comprender la evolución de los hábitos de vida y de los valores sociales. Por su parte, el profesional, en un contexto de competitividad en aumento, se enfrenta ya a la necesidad de poseer conocimientos de complejidad creciente y de integrarse en una tarea multidisciplinar.

En consecuencia, los ingenieros de caminos deben decidir que clase de respuesta se debe dar al reto planteado. No son suficientes ya el tipo de soluciones que fueron pioneras en el pasado, y mucho menos si se desea nuestra aportación a una labor de coordinación de los trabajos de otros profesionales.

En resumen, sin una remodelación profunda de nuestros Planes de enseñanza y sin una acción sistemática y de largo alcance por parte de nuestras instituciones rectoras, el ingeniero de caminos del futuro se verá relegado del papel principal que inindudablemente ha jugado hasta ahora en el sector de transportes, lo que además de reducir nuestro ámbito de actuación redundará negativamente en aquellas otras actividades de nuestra profesión que realizan una función de complemento y desarrollo a las de transporte.