

Mapas, Metros, Buses y Trams. Espacio Público y Movilidad Urbana: Uso Ciudadano y Transporte Público. El caso del Tram-vía de Alicante

Dr. Pablo Martí - Dr. Andrés Martínez-Medina, Universidad de Alicante (España)

pablo.marti@ua.es – andresm.medina@gcloud.ua.es

(VII Seminario Internacional Investigación en Movilidad Urbana y Espacio Público, Universidad Piloto de Colombia, Bogotá 09/10-octubre-2016)

(01a) Buenas tardes. Antes que nada, tanto el profesor Pablo Martí, como quien les habla, desean dar las gracias a la Universidad Piloto de Colombia por invitarnos a participar en este VI Seminario Internacional sobre Movilidad y Espacios Públicos y darnos la oportunidad de compartir proyectos y experiencias que están mejorando la calidad de vida en nuestras ciudades, (01b) que son los lugares por excelencia para la convivencia humana. No hemos de olvidar que, como señalaba el profesor Benedetto Gravagnuolo (1991), *“La ciudad es (...) la más extraordinaria ideación humana, y su origen y su desarrollo coinciden con la historia misma de la civilización: civitas (ciudad) y civilitas (civilización) tienen una etimología común”*.

* * *

(02a) Desde la revolución industrial, las ciudades se han ido transformando en diversos grados metropolitanos caracterizados tanto por su extensión e intensidad edilicia como por su creciente población, entre otras cuestiones. Para desplazarse en su expansivo interior se requerían sistemas de transporte cada vez más capaces y más veloces. (02b) A finales del siglo XIX, el ingeniero Arturo Soria ideó la ‘ciudad lineal’, cuyo eje de desarrollo era un bulevar de 500 metros de sección articulado por la doble vía de un tranvía; este esquema lineal urbano pretendía unir ciudades existentes *“desde Cádiz hasta San Petersburgo”*.

(03a) Desde entonces, las ciudades iniciaron un proceso de crecimiento que parece no tener fin dando lugar, según el profesor García Vázquez (2016), a las *Metrópolis* (1882-1939), auspiciadas por el transporte eléctrico, (03b) las cuales evolucionarían hacia las *Megalópolis* (1939-1979), donde la energía del petróleo potenció el uso del automóvil, (03c) hasta desembocar en las actuales *Metápolis* (1979-2007), donde actúan todas las redes de transporte (reales y virtuales), siendo conscientes de la necesidad de limitar los abusos y la huella ecológica que generan. La ciudad de Bogotá ha pasado por todos estos estados hasta situarse en las primeras posiciones del ranking de las metápolis contemporáneas.

(04a) Un síntoma de esta nueva condición metropolitana, entre compleja y caótica, es que los ciudadanos no alcanzan a comprender la ciudad en su conjunto por lo que, para su orientación, según Reyner Banham (1968), se encomiendan (04b) *“al metro y a la elegante lógica abstracta de sus mapas”* o al *“casi igualmente elegante, abstracto y lógico diagrama de la red de autopistas”*; al fin de cuentas: las actuales metápolis las reconocemos más en la síntesis de sus líneas de transportes. (04c) En este sentido, resultaría revolucionario el plano del ‘Metro’ de Londres, diseñado en 1933 por el ingeniero Henry Charles Beck, quien transformó el auténtico discurrir de estas vías en un diagrama de rectas de colores siempre mediante líneas ortogonales y en diagonal. Un proceso de síntesis gráfica.

(05a) Estas redes y canales son ‘vitales’ en las metrópolis para la movilidad, el desplazamiento y el intercambio de bienes, informaciones y personas —llamado sistema b.i.p. por François Ascher (2001)—; redes que se requieren más flexibles y más sostenibles. (05b) Históricamente, estos medios colectivos de transporte han ido superponiéndose, desde los trenes y los metros (sobre y bajo tierra) hasta los autobuses y los tranvías en sus distintas modalidades, contando cada sistema con sus propias exigencias y necesidades urbanas de espacio y energía.

(05s) Desde la crisis del petróleo acaecida en la década de los 70 del siglo XX —tanto por la posibilidad de su agotamiento, pero, sobre todo, por el daño que su despilfarro y uso indiscriminado estaba provocando en nuestro planeta—, se ha consolidado una nueva conciencia más sensible hacia el medio ambiente que intenta reducir el uso del vehículo privado para hacer nuestras ciudades más limpias y más sanas. Las estrategias seguidas han sido múltiples. (05d) De una parte, se han adaptado los propios medios a las dimensiones de las calles, y no al revés, como ha ido sucediendo en los centros históricos de las ciudades europeas. De otra parte, se han creado carriles exclusivos para el transporte público mediante autobuses en las metrópolis consolidadas de toda América Latina, desde Curitiba —el *ligeirinhos*—, pasando por Lima o Guadalajara, hasta el *Transmilenio* de Bogotá. También estas metrópolis se entienden más desde la síntesis de los mapas de sus redes.

(06a) Todas estas actuaciones se completan con dos iniciativas más atentas aún con el ciudadano de a pie. La primera es la creación de redes de ciclo-vías, las cuales permiten disfrutar de la ciudad sin contaminarla, a la vez que se cultiva una cultura de la salud y el deporte, cuestiones puestas de relieve por Marc Augé en su libro “Elogio de la bicicleta” (2009). (06b) La segunda es la peatonalización de muchas de las calles y plazas urbanas, antaño secuestradas por la circulación rodada y el aparcamiento de coches, la cual contribuye a recuperar, definitivamente, la escala humana de la ciudad a través de sus recorridos. Estas dos estrategias (a bici y pie) han permitido que los espacios públicos (verdes y de esparcimiento) y los nodos del transporte queden conectados, potenciando la interacción social y el disfrute de la ciudad de un modo amable y sostenible. (06c) Redes de movilidad y redes de espacios públicos se complementan simbióticamente para recuperar la ciudad que, como afirma el arquitecto Mendes da Rocha (2010), “*es de todos*”.

En nuestro caso, vamos a exponer la implantación de redes de tranvías acompañadas de los oportunos espacios urbanos públicos que cuidan del medio ambiente y mejoran la calidad de vida de los usuarios de ciudades medianas (<1 millón de habitantes) de la región del arco mediterráneo español. Cedo, pues, la palabra al profesor Pablo Martí, que es el experto y conocedor en profundidad de estas experiencias.