

MAS ALLÁ DE LA "CIUDAD MEDITERRÁNEA": HACIA OTRO MODELO DE MOVILIDAD

La "ciudad mediterránea": compacta, claramente delimitada en el espacio y con un uso mixto del suelo, aparece cada vez mas como el paradigma del urbanismo "sostenible", por contraposición al modelo "anglosajón" de ciudad dispersa.

Cabría decir, en primer lugar, que llamar al modelo "ciudad mediterránea" no es sino un etnocentrismo. Las características de la "ciudad mediterránea" son en realidad compartidas por cualquier ciudad previa a la irrupción del automóvil privado como medio masivo de transporte y a los procesos de sub-urbanización correspondientes: la "medina" árabe, las antiguas ciudades de Asia, las ciudades pre-colombinas e incluso las ciudades anglosajonas antes de la revolución industrial, todas ellas comparten las características mencionadas de la "ciudad mediterránea". Sería mejor hablar de la "ciudad pre-automovilizada": sin el automóvil privado accesible a grandes masas de población no se produce sub-urbanización sino "favelismo" (que tambien es "ciudad mediterránea" pero a lo pobre).

Por otro lado, detrás de los procesos de sub-urbanización dominantes en los países desarrollados hay no sólo razones ideológicas (mimetismo hacia el "american way of life"), sino sobre todo económicas: elevación del precio del suelo y de la vivienda en las zonas centrales de las ciudades hasta límites insoportables para la clase media.

Finalmente, el mero aumento cuantitativo de la población en las ciudades, que se ha disparado desde la revolución industrial, hace que el mero concepto de "ciudad mediterránea" se convierta en inaplicable. Aquí, una vez más, el incremento cuantitativo se convierte en salto cualitativo: no olvidemos que los griegos consideraban que la "polis" ideal no debía sobrepasar un cierto umbral de población, a partir del cual se producía la emigración y la colonización de otros territorios, con la creación de nuevas "polis", etc... Está claro que ese modelo (que parte de la existencia de un universo prácticamente "ilimitado") no es aplicable en nuestro limitado universo moderno.

Con esta introducción no quiero discutir las ventajas y virtudes del model urbanístico de "ciudad mediterránea", sino simplemente mostrar que es necesario ir mas allá de la mera defensa de ese modelo (ver p.ej. el "Libro Blanco sobre el Medio Ambiente Urbano" de la UE) par hacer frente a los retos que las modernas ciudades proponen: el crecimiento de la población de las ciudades y la sub-urbanización están ahí y, en muchos casos, son fenómenos irreversibles a medio plazo. Por tanto, los retos que ello implica deben resolverse. No basta con simplemente negar la existencia del fenómeno, o tratar de "frenarlo" (aunque esto último pueda ser loable).

Esta contribución trata de dar algunas ideas sobre como hacer frente a los retos que tales fenómenos plantean en el terreno de la movilidad.

Las grandes ciudades sub-urbanizadas suponen un derroche de energía en transporte, insostenible para el Planeta Tierra, con importantes repercusiones en el calentamiento global (aproximadamente

un tercio de las emisiones globales de CO₂ están ligadas al transporte cotidiano en las ciudades). A escala local, el abuso del automóvil privado como medio de transporte implica contaminación local (química y acústica), ocupación abusiva del espacio público para aparcamientos e infraestructuras de transporte, degradación de los centros históricos y monumentales, degradación de las relaciones inter-personales, inseguridad y miedo a la calle (¿cuántos niños van solos a la escuela hoy en día?), estrés generalizado y otros efectos perniciosos.

¿Es necesario ir hacia un modelo de "ciudad mediterránea" (o "ciudad pre-automovilización") para reducir drásticamente el uso del automóvil privado (y con ello la mayoría de los efectos indeseables mencionados)? O, por el contrario ¿Es posible planificar una nueva movilidad que suponga una reducción significativa del uso del automóvil privado en las grandes ciudades sub-urbanizadas? En mi opinión la respuesta a esta última pregunta es afirmativa. De hecho, existen experiencias prácticas que lo demuestran, al menos parcialmente.

El nuevo modelo de movilidad propuesto sería la "Alianza Ambiental" de peatones, bicicletas y transporte público, que incluye:

- ✓ Calles des-automovilizadas.
- ✓ Fomento de la bicicleta como medio de transporte individual y público.
- ✓ Fomento de un transporte público (TP) intermodal de gran capacidad y compatible con la des-automovilización.
- ✓ Intermodalidad bicicleta - TP.

Las calles des-automovilizadas: Son calles por donde solo se puede circular andando, en bicicleta o en un transporte público no estresante ni contaminante (ni química, ni acústica, ni visualmente) a escala local. También se permite el tráfico de entrada-salida de algunos automóviles de residentes (p.ej. garajes) pero no el estacionamiento. A diferencia de las clásicas zonas peatonales de las ciudades "automovilizadas", que cumplen una mera función de descanso y esparcimiento, las "calles des-automovilizadas" que se proponen siguen siendo arterias de comunicación y cumplen por tanto un importante papel en la movilidad urbana. Su implantación en el lugar de las actuales avenidas automovilizadas supone un considerable descenso en la contaminación y el estrés locales, sin pérdida en la capacidad de transporte. Queda pues claro que tales calles des-automovilizadas serían una alternativa a las actuales avenidas automovilizadas, no a las clásicas zonas peatonales (con función de descanso y esparcimiento) que deben mantenerse (y probablemente ampliarse) en las ciudades des-automovilizadas [durante la charla se presentaron fotos de algunas "calles des-automovilizadas": Leidenstrasse (Amsterdam) y Avenida de la Constitución (Sevilla). Desafortunadamente la mayoría de los municipios aún consideran estas calles como un tipo "especial" de "calles peatonales" y limitan su implantación a los cascos históricos y zonas centrales de las ciudades. Pero, en mi opinión, su potencialidad real es mucho mayor.]

El fomento de la bicicleta como medio de transporte individual y público: Si la "ciudad pre-automovilizada" era una ciudad a la medida del hombre, las actuales "ciudades automovilizadas" son ciudades a la medida del hombre ... en bicicleta. Un ciclista urbano viaja a la velocidad de 15-20

km/hora (mas que la velocidad del tráfico en la mayoría de los centros urbanos, sobre todo si tenemos en cuenta el tiempo perdido en aparcar, etc...) lo que le permite desplazarse en un tiempo razonable entre cualesquiera dos puntos de las zonas centrales de la mayoría de las ciudades. En ciudades con dificultades orográficas importantes, las bicicletas eléctricas (con recarga de las baterías en las bajadas) resultan una buena alternativa desde todos los puntos de vista (incluyendo el energético). La lluvia es un inconveniente menor con un equipamiento adecuado, tanto durante el desplazamiento en sí como en el punto de llegada. Las verdaderas limitaciones de la generalización de la bicicleta como medio de transporte urbano provienen de la agresividad del tráfico motorizado. En el marco de la ciudad automovilizada la creación de "carriles-bici" casi siempre es eficaz para paliar esta agresividad y posibilitar un primer auge de la bicicleta como medio de transporte individual. Pero es evidente que se trata de una medida transitoria (¡Aunque necesaria en una primera fase!): en la ciudad des-automovilizada los carriles-bici carecen de sentido.

Pero la bicicleta no sólo es un medio de transporte individual. La bicicleta puede también ofrecer un eficaz transporte público puerta a puerta, que funciona los siete días de la semana, durante las 24 horas del día, a un coste verdaderamente económico. Los sistemas de "bicis públicas" han demostrado ya su eficacia en ciudades como Lyon, Barcelona o Sevilla [Durante la charla se ofrecieron imágenes ilustrativas de este nuevo TP].

El fomento de un transporte público (TP) intermodal de gran capacidad y compatible con la des-automovilización. Este quizás sea el aspecto de la ciudad des-automovilizada que está más desarrollado en la actualidad. Los sistemas de cercanías - metro - autobuses y tranvías urbanos con billete único están hoy en día operativos en la mayoría de las grandes ciudades europeas, siendo la alternativa más sólida al automóvil para la comunicación de los suburbios entre sí y con las zonas centrales de las ciudades. Sólo queda por definir el modo de transporte público más eficaz compatible con la calle des-automovilizada. El metro y el tranvía aparecen como las alternativas más generalizadas a este problema (pero también los autobuses-metro de Curitiba y Bogotá, o los clásicos trolebuses, a veces subterráneos como en Boston o Seattle, etc...). Pero este es un tema de sobras conocido, sobre el que no me extenderé.

La intermodalidad bicicleta - TP. El gran problema para conseguir un TP eficaz en la ciudad sub-urbanizada es la imposibilidad práctica para dotar a las urbanizaciones de baja densidad de los suburbios de un sistema eficaz de recogida de viajeros. En efecto, el radio de acción de una parada convencional de TP no sobrepasa los 500 metros. Ello implica que el número de paradas necesario para dar servicio a la población de todas las urbanizaciones de la periferia resulta prohibitivo para cualquier economía local. El resultado es que los habitantes de las urbanizaciones acaban optando por el automóvil como medio de transporte. Las medidas intermedias, como el fomento de la intermodalidad automóvil - TP suelen fracasar por diversos motivos. En primer lugar el automóvil es un vehículo hecho para grandes desplazamientos, con lo que su conductor está psicológicamente poco predispuesto a limitar su viaje hasta la estación intermodal más próxima. Por otro lado, dichas estaciones intermodales deben incorporar una infraestructura de aparcamiento muy costosa, tanto en suelo como en obras y mantenimiento. La bicicleta, sin embargo, ofrece la alternativa ideal al ser un vehículo hecho para desplazamientos cortos o medios, que requiere escasa infraestructura de

aparcamiento. La incorporación de aparcamientos y consignas para bicicletas en las estaciones de TP permite aumentar el radio de acción de las mismas desde unos cientos de metros a varios kilómetros, lo que resuelve el problema arriba mencionado a un coste muy pequeño. Asimismo, en las terminales de TP con un alto índice de intermodalidad (por ejemplo, las terminales de cercanías o autobuses interurbanos), la combinación con los sistemas de bicis públicas ofrece una alternativa muy eficaz para reducir el número de transbordos, que constituye el verdadero "talon de aquiles" de la mayoría de los sistemas de TP [Durante la charla se ofrecerán ejemplos visuales de algunas de estas alternativas]. En definitiva, la intermodalidad bicicleta - TP es el eslabón final que permite que todas las piezas del sistema de movilidad de la ciudad des-automovilizada encajen y puedan funcionar convenientemente.

En conclusión, los retos que plantea el calentamiento global del Planeta, así como el agotamiento de los sistemas de movilidad urbanos basados fundamentalmente en el automóvil privado requieren de nuevas repuestas, que vayan más allá de la mera nostalgia por un pasado en gran parte irrecuperable que hoy se concreta en el modelo de "ciudad mediterránea" defendido como paradigma de urbanismo sostenible. A lo largo de esta contribución he intentado esbozar alguna de esas alternativas en el terreno específico de la movilidad urbana.

Ricardo Marqués

La Rábida, septiembre de 2007.