

El transporte público y privado como sistema:  
  
Velocidad y masividad  
  
en la ciudad contemporánea



El nuevo paradigma de movilidad del ser humano requiere de nuevos espacios y nuevos símbolos, aunque el hombre que habita la ciudad contemporánea no haya dejado de caminar al mismo paso cansino de sus antepasados.

**POR JORGE MORALES / ARQUITECTO, DIRECTOR DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA UNIVERSIDAD FINIS TERRAE.**

Cuando hace varias décadas leíamos a Alvin Toffler, entendíamos que los cambios se aceleraban, pero ni sospechábamos que sería algo tan trascendente, al punto de transformar radicalmente los espacios y los sistemas de comunicación. Incluso el tema de la acelerada movilidad aparecía como un deseo de buena vida – medio ficción, medio promesa- que nos facilitaría una vida legítimamente global.

Hoy vemos que la velocidad del cambio afecta a las comunicaciones. De hecho este artículo lo estoy escribiendo a miles de kilómetros de Santiago, ni más ni menos que en París, y apenas lo termine lo enviaré por mail al diario, desde mi habitación del hotel, en forma instantánea.

La velocidad de las comunicaciones no sólo son los mails, la televisión, los teléfonos celulares o internet, sino también es la sorprendente movilidad física de personas y productos del mundo contemporáneo. Este nuevo paradigma de movilidad del ser humano –primera característica del mundo global cambiante- requiere nuevos espacios y nuevos símbolos, aunque este homo symbolicus que habita la ciudad contemporánea no haya dejado de caminar al mismo paso cancano que sus antepasados homo sapiens.

Los desplazamientos que antes (a pie, a caballo o en carreta) tomaban horas, hoy toman minutos. Los viajes que antes (en bicicleta, en auto, en barco) tomaban días, hoy se hacen en tan sólo unas pocas horas. Por otra parte, lo que antes era el privilegio de unos pocos, hoy es una costumbre y una necesidad masiva de casi todos los grupos sociales.

Si la seguridad era el problema de la ciudad antigua, la mayor velocidad y masividad del transporte de las personas y productos es un tema que aproblemata a la ciudad contemporánea. Esto implica que la ciudad es tensionada constantemente porque el espectro de artefactos con que nos hemos rodeado, requiere ser renovado constantemente por una necesidad de mayor efectividad en las economías movidas por la sociedad de consumo.

## **Fenómeno global**

Este fenómeno de orden sociológico, afecta a todas las ciudades contemporáneas porque cada sistema de desplazamiento requiere de un soporte adecuado, que es cambiante según las tecnologías y necesidades del momento. Esto implica que a mayor velocidad (los 900 km/h de los aviones o los 400 y tantos km/h de los trenes de alta velocidad, o los 200 y tantos km/h que alcanzan los automóviles mas sofisticados), se requerirá una mayor especialización del espacio urbano acorde con esas magnitudes. Este fenómeno se ve aumentado geométricamente porque además son millones los seres que se requieren desplazar diariamente.

Es decir, el espacio urbano ha mutado para especializarse, y esta especialización a veces ha perdido la escala humana, pues el cancano andar de los peatones no ha cambiado, en tanto que hemos debido incorporar a los nuevos colosos de la velocidad y la masividad en los espacios urbanos.

Esta especialización del espacio público es requerida en todas las escalas –la macro y la micro, la veloz y la lenta, la de sobresuelo y la subterránea, la marítima y la aérea, etcétera. Esto abarca desde los aeropuertos, pasando por trenes de alta velocidad, trenes subterráneos y autopistas, hasta llegar a soleras, veredas, pavimentos, pendientes, etcétera.

Por decirlo de una manera un poco burda desde la solera a la pista de aterrizaje, para el objeto zapato – objeto que da espacio al caminar del peatón- hasta el objeto aeropuerto - que da espacio

al volar del avión- el diseño debe superespecializarse y la arquitectura debe constantemente rehacerse para acoger con calidad los nuevos sistemas y con mas amplia cobertura social. Por lo tanto, aunque suene un poco ridículo, la solera o el peldaño que reciben el zapato del peatón, hasta la pista del aeropuerto –tanto como el puerto para recibir al transatlántico- son sujetos de diseño y estan expuestos a las leyes de la efectividad y de la ciudad como sistema. En toda la gama de los objetos mencionados para la movilidad urbana -desde zapatos, bicicletas, motocicletas, hasta automóviles, camiones, trenes, barcos, aviones, etcétera, hay un objeto urbano que responde a esta especialidad del desplazarse.

Y no sólo se tecnifican los aviones, sino que en el polo opuesto, nuestros jóvenes han sabido reconocer un sistema social en torno a sus zapatillas, que han terminado por convertirse en objetos altamente especializados y de estatus

Sin importar la escala, estos objetos del transporte tienen un contacto físico directo con su medio exterior y también lo tienen en su interior, pues contienen a seres humanos, con necesidades y problemas. Nuevamente el asunto de la permanencia es de magnitudes, por fuera se aumenta la velocidad y por dentro se aumenta la comodidad.

Ahora bien, no basta solo con estar en la punta de la tecnología de cada uno de los sistemas de transporte, sino que estos sistemas deben ser integrados porque el ser humano es multi espacial, tanto anda de peatón como de pasajero de avión. Esto es sobremanera importante, pues los sistemas de transporte, identificados en sus especificidades, masividad y velocidad, deben estar interrelacionados para permitir el paso de las grandes a las pequeñas magnitudes.

El desafío de la ciudad actual es sin duda dar solución a sus sistemas de transporte, como invento multisistémico integrado y coherente con las comunicaciones físicas en el espacio urbano. Es un problema de espacio físico y a la vez de integración social. Ningún sistema de transporte es viable en una sociedad desestructurada, lo mismo que ningún sistema de señalización va a mejorar la organización de una empresa.

El Transantiago ha fallado porque se impuso un sistema planificado en una ciudad de libremercado –debiéndose planificar mas la ciudad y liberar mas el sistema de transporte. Y seguira fallando mientras no se planifique simultáneamente la ciudad, para orientar constructivamente las fuerzas del mercado y comprender que los sistemas de transporte público, Transantiago, Metro, Metrotren, Monorriel, etc. son un hecho de la ciudad contemporánea que está en constante cambio, al igual que es espacio público.

Mientras crezca una ciudad o su población, todo sistema de transporte público estará siempre siendo transformado y mejorado, constantemente.

Eso implica repensar las calles, avenidas, lugares de parada, espacios para el comercio, núcleos de concentración de actividades, densidades optimas de habitantes por calle troncal. También implicará repensar buses, asientos paraderos, propaganda, sistemas de señalización, sistemas de información.

El transporte público planificado como realidad que se queda a vivir en la ciudad contemporánea es una materia de trabajo constante, es una oportunidad, asociada a la comunicación, a la instalación de diversos soportes multimediales, a la gran oportunidad de asociar espacio privado y el espacio público con interfases espaciales y comunicacionales. Es la oportunidad de mejorar nuestras estructuras espaciales urbanas, antes que de lamentarse por lo mal que puedan estar.

