

TRANSPORTE FLUVIAL, UNA MOVILIDAD ALTERNATIVA

Posted on 21/11/2009 by Naider



Promover una movilidad alternativa un nuevo reto Naider

Explorar nuevas forma de movilidad y encontrar diferentes soluciones de transporte que sean sostenibles, reales, innovadoras es algo que nos proyecta hacia nuevos retos, que se concretan en acciones, compatibles con la filosofía Naider, un atelier de investigación.

La naturaleza, nuestro tiempo libre, nuestra salud nos piden un cambio de rumbo. Desplazarse de forma limpia, segura y rápida son algunas de las apuesta de la sociedad del siglo XXI. De las conexiones clásicas de hombres y mercancías, de aquellos medios de transportes históricos que han estado en la base del progreso y han generado las épocas más prosperas de la humanidad, hoy solo nos queda la memoria de las antiguas rutas caravaneras y, en sus cruces, ruinas testigos de ciudades milenarias, cunas de la humanidad. (1)

Las ciudades, por lo tanto, están obligadas a volver a mirar hacia su entorno y a reconsiderar su potencial geográfico, para poder reducir distancias y redescubrir conexiones mejores y más sencillas: el entorno de una ciudad y su potencial geográfico han estado y están en la base del nacimiento de las ciudades mismas y han sido el motor de su crecimiento.

Hoy existe un debate muy dinámico en las áreas metropolitanas sobre cómo coordinar, dinamizar y complementar entre sí nuevas y antiguas formas de movilidad regional y urbana. En Europa existen ya varios proyectos de reutilización de los recursos geográficos y naturales. Entre estos se contemplan, cada vez con más interés, las vías fluviales para el transporte de mercancías y de viajeros. En algunos casos hace solo medio siglo estas mismas vías de transporte fluvial seguían siendo explotadas en las ciudades y hoy en día están siendo redescubiertas sobre todo gracias a la recuperación medioambiental de los ríos y de sus caudales.

Las grandes ciudades redescubren hoy sus ríos

Paris acaba de estrenar un servicio de "batobus", el [Vogues](#), integrado con los otros medios de transporte urbano y operativo fuera de las convencionales vías turísticas. Estas nuevas rutas fluviales alternativas se preparan para cambiar las conexiones de las áreas metropolitanas parisinas. Ese experimento ha sido capaz de catalizar las atenciones de muchos actores, la industria náutica ha proporcionado un barco específico, diseñado pensado en las exigencias del servicio. Se han revitalizados las zonas de los embarcaderos y redescubierto los márgenes de la Seine menos conocidas. Ese rio, desde siempre gran motor de la ciudad, hoy puede ser una autopista rápida y limpia al centro geográfico del área metropolitana.

¡Las ciudades españolas se suman al reto!

Estudiar alternativas de movilidad implica, antes de todo, estudiar nuestro entorno, nuestra geografía y contemplar a fondo el pasado de nuestras ciudades. La posible reutilización de las rías tanto en Bilbao como en Sevilla resulta ser una reivindicación histórica, sobre todo si tenemos en consideración el hecho de que el rio Nervión y el rio Guadalquivir han hecho posible la existencia misma de las dos ciudades, su expansión y su crecimiento económico.

Bilbao y Sevilla serian las candidatas entonces a estos proyectos de movilidad alternativa. Lo que merece investigar y contestar una serie de preguntas: ¿Históricamente cuáles son sus precedentes? ¿Cuales serian los inconvenientes técnicos? ¿Cómo cambiaría la movilidad urbana en estas ciudades si se explotara un servicio similar al Vogues parisino?

Hoy en día en las dos rías queda el recuerdo de grandes tránsitos oceánicos pero se podría volver a hablar de una nueva geografía a escala metropolitana en una época focalizada en el transporte regional. Desplazarse sin atascos seria un simple primer paso para volver a vivir las rías: con el uso integrado de bicis públicas o plegables que permitan recortar aun más distancias, experimentando

rutas que favorezcan conexiones periféricas alternativas a la centralización geográfica de los transportes y de los trasbordos. Sería un simple primer paso para volver a vivir las rías. El trayecto haría descubrir paisajes olvidados, puntos de vista y perspectivas insólitas, escenas de vida y de trabajo de nuestras ciudades...Las exigencias de usuarios conformarían un mapa virtual de usos combinados bici-bus-barco que, desde necesidades personales, tuviesen la capacidad de crear un transporte colectivo próximo a las reales exigencias de los ciudadanos, de aquellos que viven día a día la ciudad y sus problemas de movilidad. Una experiencia que podría empezar a pié de calle con un atelier de apuesta local, más bien físico y tridimensional de fácil lectura para todos, apoyado en la realidad virtual y solo en parte implementado por internet. ¿Empezamos?

Más detalles: [presentación](#).

(1) Las ciudades han nacido en sitios estratégicos, de paso y geográficamente accesibles. Su tamaño ha sido directamente relacionado a la posibilidad del entorno, del potencial de comunicación y de las relaciones con otras ciudades. Casi siempre los primeros asentamientos humanos, que han conformados en el tiempo grandes urbes, han nacido espontáneamente. Donde han sido fundados (grandes ejemplos históricos son las colonias griegas) se empezaron a aplicar los principios básicos del urbanismo moderno, debido a que, ya en esa época, se advirtió la necesidad de ordenar las formas y el crecimiento de los espacios urbanos. La historia reciente de las ciudades contemporáneas europeas parece haberse olvidado de la experiencia adquirida. La creciente presión de la población mundial en expansión, ya prevalentemente urbana, aplicada a un modelo de crecimiento dispersivo ha hecho explotar las distancias. En España se ha pasado de un modelo de ciudad compacta e histórica por excelencia, a uno mega radial (o lineal). La función de los pueblos, cercanos a las ciudades catalizadoras, se ha visto enormemente comprometida. Estos eran antes piezas claves en la economía de la ciudad: las abastecían de mercancías y de productos agrícolas y luego llegaron a albergar los primeros talleres industriales. Hoy los pueblos cercanos proporcionan casi exclusivamente vivienda barata. En los últimos años, de hecho, han nacido también en Europa continental barrios dormitorio antes más típicos de la cultura anglosajona.

Por Massimiliano Stagno.

There are no comments yet.