

LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

GALICIA - NORTE DE PORTUGAL



COORDS.

Angel Miramontes Carballada
Dominic Royé
Jose Ignacio Villa Vázquez



LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO

REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

Galicia – Norte de Portugal

COORDINADORES

Ángel Miramontes Carballada

Dominic Royé

José Ignacio Vila Vázquez

Portada: © Dominic Royé
© Los autores
© Imprime Unidixital
© Edita Meubook

ISBN: 978-84-940799-3-1
D.L.: C 2293-2012

COMITÉ ORGANIZADOR

José Antonio Aldrey Vázquez
Universidade de Santiago de Compostela

Jesús Manuel González Pérez
Universitat de les Illes Balears

Ángel Miramontes Carballada
Universidade de Santiago de Compostela.

Miguel Pazos Otón
Universidade de Santiago de Compostela

María José Piñeira Mantiñán
Universidade de Santiago de Compostela

Isabel Rodríguez Chumillas
Universidad Autónoma de Madrid

Dominic Royé
Universidade de Santiago de Compostela

José Ignacio Vila Vázquez
Universidade de Santiago de Compostela.

José Somoza Medina
Universidad de León

Francisco Rodríguez Lestegás
Universidad de Santiago de Compostela

COMITÉ CIENTÍFICO

Dolores Brandis García
Universidad Complutense de Madrid

Antonio Campesino Fernández
Universidad de Extremadura

Mario Fernandes
Universidade de Porto

Joseba Juaristi Linacero
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

Rubén Camilo Lois González
Universidade de Santiago de Compostela

Carmen Ocaña Ocaña
Universidad de Málaga

Elsa Pacheco
Universidade de Porto

Andrés José Precedo Ledo
Universidade de Santiago de Compostela

José Alberto Rio Fernandes
Universidade de Porto

Céline Rozenblat
Université de Lausanne

Onofre Rullan Salamanca
Universitat de les Illes Balears

Teresa Sá Marques
Universidade do Porto

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....I

TEMA 1:

LAS NUEVAS REALIDADES URBANAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL

BELLET SANFELIU, C.; GUTIÉRREZ PALOMERO, A. :
PROCESOS DE DESCONCENTRACIÓN URBANA EN CIUDADES MEDIAS
ESPAÑOLAS DURANTE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS. EL CASO DE LLEIDA
(1990-2010)15

GÓMEZ GONÇALVES, A.; SANTANA, P.; COSTA, C.:
LOS ESPACIOS VERDES URBANOS EN PORTUGAL Y EN ESPAÑA:
SITUACIÓN ACTUAL Y RETOS DE FUTURO.....27

MIRALLES-GUASCH, C.; MARQUET SARDÀ, O. :
MICRODESPLAZAMIENTOS, EXPRESIÓN DE LA CIUDAD COMPACTA.
BARCELONA COMO EJEMPLO37

PARREÑO CASTELLANO, J. M.:
DESARROLLO AUTONÓMICO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y URBANA EN
LAS CAPITALS REGIONALES: EL CASO DE LAS PALMAS DE GRAN
CANARIA.....51

SÁEZ CALA, A.; BARRADO TIMÓN, A. D.:
LAS INDUSTRIAS CREATIVAS: EL CASO DEL ÁREA URBANA DE SEVILLA.....63

SÁNCHEZ ESCOLANO, L. M.; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F.:
UNA NUEVA REALIDAD URBANA EN LA CÚSPIDE DEL SISTEMA DE
CIUDADES DE ANDALUCÍA: LAS GRANDES CIUDADES SIN CAPITALIDAD
PROVINCIAL73

VILLAR LAMA, A.; GARCÍA MARTÍN, M.:
MEDIR EL PROCESO DE URBANIZACIÓN: COINCIDENCIAS Y
DIVERGENCIAS ENTRE DIVERSAS FUENTES DE INFORMACIÓN
GEOGRÁFICA EN ANDALUCÍA.83

TEMA 2:

CENTROS Y PERIFERIAS URBANAS: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN Y GOBERNANZA.

BRANCO CAVALEIRO, R. J.; DA CRUZ LOPES, J.; COELHO VELOSO, C. J.:
O DESENVOLVIMENTO POLINUCLEADO DA ESTRUTURA URBANA DA
CIDADE DE VIANA DO CASTELO.....97

BRANDIS GARCÍA, D.: EL ESTANCAMIENTO DE LOS ÚLTIMOS DESARROLLOS URBANOS DE LA PERIFERIA MADRILEÑA. CRISIS INMOBILIARIA Y ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN.....	111
DÍAZ PARRA, I.: INTERVENCIÓN URBANÍSTICA Y DISCIPLINAMIENTO EN LOS CENTROS HISTÓRICOS. LA CREACIÓN DE UN ESPACIO SEGURO EN SAN LUIS- ALAMEDA (SEVILLA).....	121
GARCÍA HERRERA, L. M.; GARCÍA GARCÍA, A.; DÍAZ RODRÍGUEZ, M. C.; ARMAS DÍAZ, A.: EXPERIENCIAS DE ORDENACIÓN Y DINÁMICAS SOCIALES EN ESPACIOS PÚBLICOS CENTRALES: LAS ALAMEDAS DE SEVILLA Y DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	131
GONZÁLEZ FRANCO, D.; CONSTENLA VEGA, X.: BIOGRAFÍAS METROPOLITANAS DE TRES CONCELLOS DE LA PERIFERIA CORUÑESA.....	143
GUTIÉRREZ PALOMERO, A.; BELLET SANFELIU, C.: OPERACIONES URBANÍSTICAS VINCULADAS A LA IMPLANTACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA EN LAS CIUDADES ESPAÑOLAS: RESULTADOS, RETOS E INCERTIDUMBRES.....	159
LÓPEZ VIZOSO, J. M.; CEBRIÁN DE MIGUEL, J. A.: AGADIR Y SU REGION METROPOLITANA. DESARROLLO Y NUEVAS PERSPECTIVAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.....	169
MARIA MADALENO, I.: CULTIVANDO NUESTRAS CIUDADES, ESTRATEGIA DE GOBERNANZA – LAS PLANTAS MEDICINALES DEL JARDÍN Y SUS USOS EN AMÉRICA LATINA.....	179
MARTÍ-COSTA, M.; BLANCO, I.; PARÉS, M.: GEOGRAFÍAS DE LA GOBERNANZA URBANA: AGENCIA LOCAL Y DIFERENCIAS ENTRE BARRIOS CÉNTRICOS Y PERIFÉRICOS.....	189
MIRAMONTES CARBALLADA, A.: LA INFLUENCIA DE LOS CENTROS COMERCIALES EN LAS REALIDADES URBANAS EN ESPAÑA. APROXIMACIÓN AL CASO DE GALICIA.....	201
MORALES MATOS, G.; CONSTENLA VEGA, X.: LA INCIDENCIA UNIVERSITARIA EN EL ESPACIO URBANO DEL SUR DE MADRID: GETAFE Y LEGANÉS.....	215

ORTELLS CHABRERA, V.; QUEROL GÓMEZ, A.:
NUEVAS JERARQUÍAS Y RELACIONES EN LAS COMARCAS DEL DELTA
DEL EBRO.....227

ORTIZ GUITART, A.; CALERO MARTÍN, C. G.; DELGADO ACOSTA, R. C.;
ARMAS DÍAZ, A.:
LOS ESPACIOS PÚBLICOS COMO ELEMENTOS DE ORDENACIÓN EN
ÁREAS CENTRALES URBANAS: LOS BARRIOS DE EL RAVAL
(BARCELONA) Y CUATRO TORRES (SANTA CRUZ DE TENERIFE).....237

VILA VÁZQUEZ, J. I.:
ESTUDIANDO LA VIABILIDAD DE LOS “FLAGSHIP PROJECTS” URBANOS:
MODELOS DE GOBERNANZA EN CIUDADES EUROPEAS249

VIVES MIRÓ, S.:
¿ES LA PRIVATIZACIÓN DE LA DEUDA UNA SALIDA A LA CRISIS EN
PALMA?259

TEMA 3:
TENDENCIAS RECIENTES EN EL PROCESO DE
CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD: EL POLICENTRISMO

ALCALDE VÁZQUEZ, S.; EXPÓSITO RODRÍGUEZ, S.:
NUEVAS ESTRUCTURAS TERRITORIALES EN GALICIA: AVANCE HACIA
EL POLICENTRISMO269

CAÑIZARES RUIZ, M. C.; MARTÍNEZ SÁNCHEZ-MATEOS, H. S.:
POLICENTRISMO Y ÁREAS FUNCIONALES URBANAS (FUAs): CIUDAD
REAL Y PUERTOLLANO (CASTILLA-LA MANCHA, ESPAÑA).....277

CATELAN, M. J.:
CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS EM/DA GLOBALIZAÇÃO: AS
INTERAÇÕES ESPACIAIS INTERESCALARES E OS NOVOS NÓS NA REDE
URBANA287

CEBRIÁN ABELLÁN, F.; JOVEL REYES, K.:
TRANSFORMACIONES OPERADAS DURANTE EL PERIODO DEL
URBANISMO EXPANSIVO EN EL ENTORNO DE UNA CIUDAD MEDIA:
ALBACETE.....297

CRESPO GUERRERO, J. M.; MOYA GARCÍA, E.:
LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO DINAMIZADORES CULTURALES.....307

PAÛL AGUSTÍ, D.; RIERA FIGUERAS, P.; GANAU CASAS, J.:
EL PAPEL DE LAS ARTES ESCÉNICAS EN LA CONSOLIDACIÓN DE LOS
NUEVOS CENTROS FUNCIONALES DE BARCELONA.319

**TEMA 1: LAS NUEVAS REALIDADES URBANAS EN
ESPAÑA Y PORTUGAL**

LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO DINAMIZADORES CULTURALES.

JOSÉ MANUEL CRESPO GUERRERO
Universidad de Jaén.
jcespo@ujaen.es

EGIDIO MOYA GARCÍA
Universidad de Jaén.
emoya@ujaen.es

RESUMEN

Hoy día, la configuración de un eficaz sistema de movilidad urbana es uno de los elementos básicos para alcanzar el compromiso con la sostenibilidad. En este trabajo nos centramos en analizar como varias ciudades han conseguido dotar a los transportes colectivos del valor añadido de la cultura. Su acción se expresa en tres niveles: diversificación del espacio público como soporte museístico o escenográfico, vertebrador del mapa cultural y valorización artística del medio de transporte.

PALABRAS CLAVE: Transporte colectivo, espacios urbanos, sostenibilidad, cultura, arte

ABSTRACT

Nowadays, the configuration of an efficient system of urban mobility is one of the basic elements in the aim to reach the commitment with the sustainability. In this work we analyze how some cities have achieved to provide the public transports with the added value of the culture. Their actions appear in three levels: diversification of public space like museum or scenographic space, organizer of cultural map and artistic appreciation of public transport.

KEY WORDS: Public transport, city spaces, sustainability, culture, art

1. LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO DINAMIZADORES CULTURALES.

Los poderes públicos tienen entre sus potestades la ordenación del territorio sobre el que mantienen competencias administrativas. El desarrollo de las infraestructuras y sistemas de transporte, a partir de los cuales se vertebran el movimiento de personas y la configuración de los usos del suelo, se vuelve fundamental para su puesta en práctica. A escala metropolitana, la red de transportes colectivos toma protagonismo, al ser imprescindible para la ordenación y control de los flujos que se concentran en los centros urbanos. Dicha red depende de un parque móvil y también, según el caso, de infraestructuras viarias exclusivas, valgan los ejemplos del metro, el tranvía o el trolebús, los cuales siempre se acompañan de espacios de acogida.

La decisión de promover los transportes colectivos se cimienta en el cumplimiento de objetivos de carácter económico (minoración del consumo de energía y las pérdidas de tiempo) y ambiental (reducción de la contaminación tanto atmosférica como acústica)

y control de la burbuja de calor). Sin embargo, es necesario resaltar que además de estas metas, también se alcanzan otras de carácter social, que completan la imagen tridimensional de la sostenibilidad. De este modo, se facilita e incluso garantiza la movilidad de los grupos sociales a los que por diversos motivos (poder adquisitivo, necesidad de obtención de permisos de conducción, discapacidad, infancia, tercera edad...) les es imposible o al menos más dificultoso el acceso a los transportes privados. Por lo tanto, una red amplia y una política de precios asequibles son imprescindibles para alcanzar este fin social.

Pero se debe incidir en que, a pesar de que han existido o aún permanecen ciertas barreras culturales y legales¹, los transportes colectivos se convierten no sólo en lugares de paso, sino también en espacios de encuentro entre los distintos grupos que componen la sociedad, de forma que son fundamentales para la cimentación de una comunidad más integrada y menos clasista. Así lo indica el arquitecto Charles Correa respecto a la evolución reciente de su país, la India, donde los autobuses urbanos habrían sido un factor clave para abolir el sistema de castas, al viajar juntas personas de distintos estratos sociales².

Esta posición que han alcanzado los transportes colectivos, como privilegiado lugar de concurrencia de personas de diferentes orígenes, resalta aún más si se observa el proceso de devaluación de los tradicionales espacios públicos a favor de otros de naturaleza privada – como parques y plazas frente a centros y galerías comerciales-. Si las administraciones públicas desean recuperar protagonismo en este campo, han de dirigir su mirada hacia los espacios en los que se apoya la red de movilidad urbana, pues en ellos se asegura la presencia masiva de la población. Y uno de los ejes estratégicos que se ha escogido para reforzar dichos transportes se encuentra en la cultura, en gran medida debido al prestigio social que se asocia a ésta. Así, desde los años 80 se ha generalizado la consideración de la política cultural como un medio básico de renovación económica y física de las ciudades (GARCÍA, 2004: 4). Ese reconocimiento de la cultura como reclamo de los transportes colectivos, incluso llega a ser aún más potente y atractivo que la idea misma del valor medioambiental aunque evidentemente, ambas perspectivas convergen.

En la red pública de transportes, teniendo en cuenta que es un espacio donde los viajeros deben adaptarse a un horario, unas rutas planificadas y unas velocidades seleccionadas por el operador, las opciones y vertientes en las que se ha desarrollado la cultura son diversas: en unos casos se han elegido los transportes colectivos como continentes de manifestaciones artísticas; en otras, se encargan de informar, animar y

¹ Rosa Parks desafió las leyes segregacionistas de EE.UU., al sentarse en 1955 en una de las cuatro primeras filas de un autobús regular, que según la legislación de Alabama estaban reservadas exclusivamente a pasajeros blancos. Tras su detención, la población negra empezó a boicotear los autobuses, hasta que el Tribunal Supremo de Justicia dio un golpe contra el sistema racista al declarar inconstitucional el *apartheid* público. <http://www.rosaparks.org/> (consultado 9/05/2012).

Tanto en Arabia Saudita, como en Israel, se mantienen restricciones contra las mujeres. Sus ciudadanas están obligadas a sentarse en la parte trasera de los autobuses públicos, segregadas de los hombres; en el caso israelí, en los autobuses *kosher*. <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/spanish/chapter16.pdf> y <http://www.palestinalibre.org/articulo.php?a=17637> (consultado 9/05/2012).

En algunos lugares de Guatemala y México, en el transporte público se efectúa una separación de sexos. En las horas de mayor afluencia las mujeres acceden a autobuses o vagones de metro exclusivos para ellas y sus hijos. La medida busca disminuir las violaciones, manoseos y otras agresiones de las que son objeto las pasajeras. <http://www.espanol.rfi.fr/sociedad/20110619-buses-solo-para-mujeres-0> (consultado 9/05/2012).

² Diario El País. 14 de marzo de 2009.

acercar la cultura que se desarrolla en distintas localizaciones (espacios escénicos, salas de exposiciones, centros educativos...); en tercer lugar, los espacios de acogida e incluso el material móvil se convierten en elementos artísticos. En cualquier caso, no olvidemos que en la mayor parte de los países occidentales, toda obra pública debe revertir el 1% de su presupuesto en cultura.

2. LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO CONTENEDORES CULTURALES.

La espera acompaña obligatoriamente los ritmos urbanos de movilidad. Así, los usuarios de los transportes públicos han de permanecer en las infraestructuras de acogida, aguardándolos para continuar sus desplazamientos. Con la intención de animar estos momentos de tedio, los poderes públicos de varias ciudades han puesto en marcha acciones de carácter artístico, adaptándolas al espacio de acogida. Esto explica que las actividades que se suelen plantear sean musicales, ya que se puede aprovechar la acústica de los espacios cerrados y no obligan a que los usuarios se concentren espacialmente, lo que pudiera ocasionar problemas de movilidad, buscándose pues, la dispersión por los andenes. En abril de 2012, la orquesta sinfónica danesa interpretó en los vagones del metro de Copenhague la sinfonía Peer Gynt, del compositor noruego Edvard Grieg. El evento fue organizado por una emisora de radio para promocionar la **música** clásica y el vídeo se convirtió esa semana en uno de los más visitados en la Red³. El metro adquirió así categoría de sala de concierto. Recordemos de paso que siempre ha habido una presencia artística en los pasillos y vagones del metro, gracias a cantantes o músicos callejeros que bien por motivos económicos o bien buscando la fama, amenizaban el tiempo de espera y transporte. Dicha actividad siempre ha estado abierta a controversias: permisos, formas de expresividad, temática... teniendo en cuenta que no son controlados por las instituciones y pueden provocar situaciones conflictivas.

También se han programado actos promocionales vinculados a espectáculos escénicos y actividades museísticas. Así ocurrió en la capital francesa, cuando André Malraux, Ministro de Cultura, sentenció en 1968 que la estación Louvre-Rivoli debía convertirse en la antesala del museo, creando un ambiente repleto de reproducciones de obras de arte⁴. Entre 1976 y 1989 se programaron regularmente en el metro actuaciones artísticas coordinadas con instituciones culturales. Animaciones que se mantuvieron hasta que algunos episodios de desorden público sirvieron de justificación para suprimirlas. Esta situación demuestra por un lado, que en lugares inicialmente no concebidos como espacios escénicos, se puede presentar manifestaciones artísticas; por otro, que éstas no logran integrarse completamente en el funcionamiento cotidiano del transporte colectivo, por lo que tienen que ser efímeras. Esta lección ha sido bien aprendida. En 2009, la estación de Sevilla-Santa Justa acogió varios eventos culturales vinculados a las artes escénicas, pero tan solo durante unos días. Entre ellas un espectáculo de danza con participación del público, enmarcado dentro del Programa

³http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=gww9_S4PNV0# (consultado 9/05/2012). A 17 de mayo de 2012 ya habían visitado la página de youtube 2.256.559 internautas. Si bien este tipo de acciones dura apenas unas horas en los transportes colectivos, la experiencia se perpetúa en Internet.

⁴ <http://www.fact-architectes.com/Documents/AnnexeB-analyseServices.pdf> (consultado 15/05/ 2012)

“Estación Abierta” promovido por Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y el plan promocional de danza “Las tiendas de la estación”⁵.

Otra acción que considera los transportes colectivos como contenedores culturales es el *bibliometro*. Este sistema de préstamos de libros, iniciado en el metro de Santiago de Chile en 1995, tiene como objeto acercar y promover la literatura a los miles de usuarios que diariamente transitan por la red suburbana de la capital sudamericana⁶. La iniciativa se extendió en 2005 al metro de Madrid⁷, donde se prestan libros de manera gratuita, con “minibibliotecas” electrónicas en algunas estaciones, que se apoyan en los abonos de la red de la Comunidad Autónoma (figura 1). Esta apuesta por el fomento de la lectura se complementa con otra actuación, como es la colocación de pequeños fragmentos de textos literarios adheridos a las paredes del interior de los vagones. La idea *Bibliometro* funciona igualmente desde 2006 en la red de Medellín (Colombia)⁸.

Figura 1. *Bibliometro de Madrid.*



Fuente: www.metromadrid.es

3. LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO VERTEBRADORES DE LA ACTIVIDAD CULTURAL.

Una de las propuestas más interesantes se encuentra en el uso de los transportes colectivos para acceder a actividades culturales o elementos patrimoniales. Posibilidad que no se limita tan sólo a las habituales excursiones turísticas en autobuses específicos, que permiten una visita panorámica de los lugares más emblemáticos de una ciudad. Un paso más desarrollado de esta práctica se ha efectuado en la ciudad de México, donde más allá de atraer sólo a los visitantes foráneos con itinerarios turísticos desde 1994, se han realizado actividades pensadas para la población local⁹. Así, entre 2009 y 2010 la

⁵<http://www.sevillaactualidad.com/noticias/cultura/que-hacemos/3265-santa-justa-de-estacion-a-esenario.html> (consultado 9/05/2012).

⁶ El Programa *Bibliometro* surge gracias al establecimiento de un convenio a modo de alianza cultural entre la **Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos y Metro de Santiago**, que permitiría implementar puntos de préstamo de libros en las estaciones del Metro. Así se intentó reducir la falta de oportunidades de algunos grupos para acceder a la lectura. La Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos (DIBAM), puso en marcha varias iniciativas novedosas que permitieron acercar el libro a las personas, de manera que en esa época aparecieron los *Bibliobuses*, *Bibliolanchas* y *cajas viajeras*. <http://www.bibliometro.cl/> (consultado 9/05/2012).

⁷ <http://www-1.munimadrid.es/bibliometro/> (consultado 9/05/2012).

⁸ <http://www.metrodemedellin.gov.co/> (consultado 9/05/2012).

⁹ <http://www.turista.com.mx/article908.html> (consultado 12/05/2012).

Secretaría de Cultura ofreció a los residentes capitalinos paseos culturales que se efectuaron en réplicas de tranvías de principios del siglo XX¹⁰.

Figura 2. Tranvías de México D.F.



Fuente: mexicolindoyquerido.com.mx

Utilizando el transporte público habitual, destacan en España las *metro-rutas* de la red de Valencia, itinerarios turísticos que ofrecen a través del uso combinado del metro y tranvía, una visión lo más completa posible de los atractivos de la capital del Turia y su área metropolitana¹¹. En total son ocho *metro-rutas*, de las cuales se pueden citar “Ciudad Medieval”, “Ciudad de los jardines” o “Ciudad de la música”.

Una ciudad reputada por sus esfuerzos en reducir la circulación del automóvil es Grenoble. Esta localidad francesa, capital del departamento de *L’Isère*, cuenta con una población de 157.000 habitantes y un área metropolitana de 532.000 vecinos, además de una comunidad universitaria que ronda los 50.000 estudiantes. La red de transportes de Grenoble está conformada por 4 líneas de tranvía con 63 apeaderos, 26 líneas de autobuses urbanos, 1.600 paradas, 3 líneas de autobuses nocturnos y el teleférico de la Bastilla¹². Además destaca por su red de carril-bici, con nada menos que 300 kilómetros y un completo sistema de alquiler de bicicletas, lo que le valió la concesión, en abril de 2009, del premio *Manillar de oro*, otorgado por la Federación francesa de usuarios de la bicicleta. Larga tradición tiene esta auténtica apuesta por un transporte público de calidad. La Universidad de Grenoble, conocedora del papel vertebrador de los sistemas colectivos de transporte y de la importancia del tranvía como medio de comunicación entre sus campus con la ciudad que los acoge y el área metropolitana, comenzó allá por el año 1989 el programa “*Un tranvía llamado cultura*”. Esta iniciativa que continúa hoy, tiene un triple objetivo:

Promover la cultura universitaria mediante actividades que engloban exposiciones, conciertos, teatros, proyecciones, talleres, etc.

Abrir la universidad al área metropolitana, permitiendo que el público descubra las riquezas culturales introducidas por la comunidad universitaria.

Revelar a la comunidad universitaria los diferentes espacios culturales de los que dispone la ciudad y su área metropolitana.

¹⁰ <http://www.cultura.df.gob.mx/index.php/sala-de-prensa/boletines/2644-005-10> (consultado 12/05/2012).

¹¹ <http://www.metrovalencia.es/page.php?page=148> (consultado 9/05/2012).

¹² <http://www.semitag.com/index.php?id=9> (consultado 9/05/2012).

Esta clara acción en pro de la cultura se acompaña de una pequeña intervención de gran utilidad. Consiste en la incorporación en las paradas universitarias del tranvía de una pantalla fija que informa de las actividades culturales de la universidad, la ciudad y el área metropolitana.

La presencia de monitores viene siendo habitual en los transportes públicos tanto en las paradas como en los propios vehículos; de este modo, se aprovecha el tránsito de los usuarios que son potenciales consumidores, aunque en cualquier caso, por lo general, las pantallas informativas no se limitan a emitir noticias culturales o de otra naturaleza, sino que, aprovechando la presencia de los viajeros cautivos, emiten publicidad.

Las nuevas redes sociales mejoran estos canales de difusión y así, sin salirnos de Grenoble, un ejemplo lo encontramos en el perfil de *Facebook*, “*Un tramway llamado cultura*”, donde se incorporan las personas interesadas por saber qué se mueve en el mundo cultural y cómo acceder a él (figura 3).

Figura 3. Imagen del perfil de facebook “Un tramway nommé culture”



Fuente: <http://www.facebook.com/pages/Un-Tramway-Nomm%C3%A9-Culture/164655876878560>

La ciudad gala de Besanzón lleva una década conjugando transporte y cultura con el programa “Cultura. El camino para una nueva movilidad”. Con él se intenta acercar las artes escénicas y los nuevos movimientos culturales urbanos (básicamente expresiones pictóricas, escénicas y musicales) a los usuarios de los autobuses urbanos¹³. Este esfuerzo se refrendó con la obtención de diversos premios nacionales e internacionales sobre movilidad urbana en el año 2000 (2º premio europeo del Transporte Público, 1º premio Mobicity y el Fitac Dorado¹⁴). Los fines a alcanzar eran esencialmente:

Otorgar al transporte público el papel de organizador de actividades para estimular la vida cultural de la ciudad.

Fomentar la accesibilidad a la cultura.

Crear una atmósfera de complicidad en los desplazamientos que rompiera en el viajero la idea de espacio urbano de espera.

Mejorar la calidad, insertando un valor añadido: la cultura.

¹³ <http://www.ginkobus.com/> y <http://www.transbus.org/reseaux/25000.html> (consultado 9/05/2012).

¹⁴ eltis.org/PDF/generate_pdf.php?study_id=1526&lan=es (consultado 9/05/2012).

Una promoción más puntual en el tiempo la encontramos durante la celebración en Madrid de la Feria de Arte Contemporáneo, ARCO, en febrero de 2011. Así, bajo el lema “mirARTE”, las Administraciones Públicas proponían, conjuntamente con Metro Madrid, el acceso a dicha feria, a otras manifestaciones paralelas (Art Madrid, Madrid DeArte, Flecha 2011 y JustMad2) y al resto de centros, museos y galerías radicados en la capital (figura 4).

Figura 4. Folleto de mirArte de Madrid.



En el mes de octubre de 2011, hubo otra iniciativa en la capital española, según la cual se ofreció la visita gratuita de 7 museos situados en palacios (Palacio de Fernán Núñez, Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Museo Lázaro Galdiano, Museo del Romanticismo, Museo Cerralbo, Museo Sorolla y Museo Nacional de Artes Decorativas), con tal de enseñar el billete de metro. Este intento de favorecer el uso del transporte público se acompañó de un sorteo de 10 lotes de libros entre los visitantes que habían disfrutado de los 7 museos, más otros 5 lotes adicionales para aquéllos que contaran su experiencia a través de Facebook¹⁵.

4. LOS TRANSPORTES COMO OBJETO ARTÍSTICO.

Si se tiene en cuenta que los transportes públicos son un espacio de tránsito de gran número de personas, no es de extrañar que los poderes públicos se hayan interesado por convertir los elementos que los componen en objetos artísticos. Así, se pueden utilizar los mismos con diferentes objetivos (crear una imagen creativa hacia el exterior, acercar los movimientos artísticos a la ciudadanía, mostrar una imagen amable de estos sistemas de transporte para favorecer su uso, etc.), pudiendo realizarse intervenciones a distintas escalas, desde las más ambiciosas a las más puntuales.

¹⁵<http://www.abc.es/20110925/local-madrid/abci-billete-metro-permitira-entrar-201109252038.html> (consultado 12/05/2012).

Si nos fijamos en las primeras, son numerosos los casos; ejemplar es el proyecto encargado a Sir Norman Foster del diseño arquitectónico, a base de acero, cristal y hormigón, del renovado metro de Bilbao, que en armonía con la imagen que proyecta el museo *Guggenheim*, contribuye a elevar a la ciudad a nivel internacional. El mismo arquitecto ha trabajado en otros lugares como la *Jubilee line* de Londres, que une espacios como *Canary Wharf* o el *Millenium Dome*¹⁶.

En la capital vizcaína, igualmente se realizaron actuaciones más puntuales como los bancos de la empresa *Akaba*, que recibió el *Premio Nacional de Diseño Industrial* en 2000, o los bocetos de las señales y los mástiles con el logotipo de cada estación, creados por el diseñador alemán Otl Aicher¹⁷. En cualquier caso, debemos recordar que una de las actuaciones más tempranas la encontramos en los accesos a algunas de las estaciones más antiguas del metro de París, las cuales fueron diseñadas por el “*architecte d’art*” Hector Guimard en el más puro estilo modernista.

Figura 5. Acceso a una estación de metro parisina.



Cuando se realiza una infraestructura *ex novo*, hoy día se suele acompañar de medidas concretas de embellecimiento o de carácter artístico; valgan los ejemplos de Niza (Francia) o Jaén (España) con sus respectivos tranvías. La capital de la Costa Azul cuenta con una red de transportes metropolitanos que desde enero de 2005 se designa como *Ligne d’azur*. El cambio de denominación fue la punta de lanza de una auténtica reorganización y un nuevo estilo en la concepción del transporte colectivo, que daba un mayor protagonismo al tranvía (inaugurado en noviembre de 2007, tras su desaparición del paisaje urbano en 1953). Se decidió aunar transporte y diseño en sus 8,7 kilómetros y 21 estaciones, por medio del proyecto “El arte en la ciudad” (figura 6). Para ello se convocó un concurso internacional de arte con el fin de que los creadores embellecieran con sus obras artísticas la reordenación de plazas y calles por donde discurría el tranvía. Se presentaron hasta 210 proyectos, siendo elegidos 15 artistas, entre ellos el español Jaime Plensa, los franceses Jean-Michel Othoniel, Ange Leccia y el artista local Ben, que con su inconfundible tipografía nombró cada uno de los apeaderos, los cuales a su

¹⁶ <http://www.arquitecturaviva.com/shop/issue/details/71> (consultado 12/05/2012).

¹⁷ <http://www.metrobilbao.net/accesible/cas/metro/arquitecturamob.html> (consultado 12/05/2012).

vez disponían de una serie de placas con dichos y frases, algunas sugerentes, otras típicas de la región nicense¹⁸.

Figura 6. Folleto de la campaña “El arte en la ciudad” de Niza



Los entornos de los nuevos espacios reordenados buscan contribuir a crear así una atmósfera urbana dinámica, moderna y elegante, gracias a expresiones artísticas que respetan en todo momento la identidad del entorno y rinden homenaje al legado cultural del territorio. Las intervenciones han llegado hasta los centros de operación y mantenimiento de los tranvías, como ocurre en Niza, y a su vez funcionan como polo intermodal, además de ofrecer un aparcamiento de acogida gratuito para los usuarios. En ellos se han instalado las obras de dos artistas, Emmanuel Saulnier y Ange Leccia, que rinden homenaje a dos de los símbolos locales, el sol y el agua.

En la ciudad de Jaén las aportaciones artísticas se centraron en dos frentes. Por un lado, la proveniente de concursos en centros educativos, de manera que entre los participantes escolares se seleccionara la imagen de los vagones del tranvía y entre los universitarios, la decoración de cada uno de los apeaderos. En el concurso de ideas para los vagones, la ganadora fue una estudiante escolar que propuso distintos motivos para las unidades móviles, utilizando colores de inspiración local, el verde oliva y el morado de su insignia (figura 7). Por otro, los artistas locales José Ríos y Miguel Ángel Belinchón (más conocido como Bélin) impregnaron con sus obras escultóricas y grafiteras algunos tramos de la única línea del tranvía jiennense. Éstas complementan un conjunto de esculturas ya existente de Jacinto Higuera (monumento a Las Batallas, 1912), Constantino Ungheiti (escultura a los Donantes de Sangre de 1999) y Francisco Martínez Villacañas, conocido como Paco Titos (la fuente de “Los cuatro elementos”, homenaje a los alfareros, 2001).

¹⁸http://www.public-art-directory.com/nice-france-public-art-commissions-for-the-new-light-rail-transit-system_city-49.html (consultado 12/05/2012)

Figura 7. Imagen de un vagón del tranvía de Jaén.



Con un carácter más utilitario destacan los símbolos de las distintas estaciones del metro de la ciudad de México, de forma que su diseñador, Lance Wyman¹⁹ los refiere al nombre que porta cada parada. Una acción que quiere facilitar su identificación con ideogramas simples y con colores característicos, teniendo en cuenta que entre los usuarios, un buen número es analfabeto. Consecuentemente, dicho sistema consigue que estos pajaros no se pierdan en el entramado del metro (figura 8).

Figura 8. Ejemplos de la simbología del metro de México D.F.



Fuente: <http://www.metro.df.gob.mx/red/iconografia.html>

5. CONCLUSIONES.

A lo largo del presente artículo hemos puesto de manifiesto que los poderes públicos tienen que armonizar dos funciones dispares, de un lado el desarrollo de una movilidad urbana sostenible, accesible al conjunto de la población y de otro, la difusión de la cultura. No es fácil tal conjugación, y no deja de provocar ciertas polémicas: el coste de ciertas obras arquitectónicas ha sido considerado suntuario. Los poderes públicos han consignado esfuerzos para adaptar temáticas y formas de expresión artística dirigidas a un usuario multicultural, dentro de un espacio de tránsito. Además, el control de las formas de expresión espontáneas que los creadores callejeros despliegan en los espacios de locomoción y espera sigue siendo una cuestión polémica por las controversias creadas en torno a permisos, temáticas y formas creativas. La elaboración de un estatuto puede ser una solución.

¹⁹ <http://www.metro.df.gob.mx/red/iconografia.html> (consultado 12/05/2012).

Hemos resaltado las diferentes modalidades en la que la cultura se manifiesta en los transportes públicos. Cuando son contenedores de cultura, el usuario opta a dos posiciones, bien como receptor pasivo (mero espectador de actuaciones musicales, pictóricas, escultóricas...), bien como actor (parte integrante de bailes, dramatizaciones, performances, lector...). Varios ejemplos tratados ilustran cómo los transportes colectivos logran vertebrar la actividad cultural de la ciudad, modificándola o consolidándola; convirtiéndose en puente entre los diferentes agentes culturales de la ciudad y el área metropolitana: museos, universidades, patronatos de cultura, teatros, escuelas de artes escénicas... Como objeto artístico puro, la infraestructura crea una imagen de ciudad y genera elementos de diseño. Estas tres maneras de vincular transporte colectivo y cultura han de relacionarse con una política voluntariosa, activa y planificada que saque el máximo provecho del 1% cultural que existe en la mayor parte de los países occidentales; siempre siendo fiel a las características primordiales del transporte colectivo del siglo XXI: efectividad, movilidad, accesibilidad y sostenibilidad.

BIBLIOGRAFÍA

- FOULON, C.L. (2004): André Malraux et le rayonnement culturel de la France, Brussels, Editions Complexe, 550 p.
- GARCÍA, B. (2004): «Cultural policy and urban regeneration in western European cities: lessons from experience, prospect for future», *Local Economy*, vol. 19, n. 4, p. 312-326.
- DUBOIS, V. (2006): “La visión económica de la cultura: elementos para una genealogía”, *Anuario ININCO, Investigaciones de la comunicación*, n. 1, vol. 18, p. 4-14.

GGU

Grupo de Geografía Urbana

