

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal. El caso etnográfico de la ciudad de Tarragona, siglos XX y XXI



Francisco Pérez Hernández

Universitat Rovira i Virgili, Facultat de Lletres,
Departament d'Antropologia, Filosofia i Treball Social. Catalunya, España.
<https://orcid.org/0000-0002-0261-0924>

Recibido: 03.02.2024. Aceptado: 16.08.2024.

Resumen

La movilidad urbana puede entenderse como un fenómeno constitutivo de la modernidad. Desde el siglo XV en adelante, la ciudad ha cobrado un valor sustancial para el desarrollo de la vida humana. En la actualidad, el neoliberalismo, que inunda nuestras vidas, se ha asentado también en la ciudad y, por ende, en cuestiones como la movilidad urbana y el transporte público. Tarragona no escapa a estas lógicas, por lo que servirá como caso de estudio para analizar y problematizar la situación presentada. El objetivo general de la investigación se centra en la evolución de las demandas por el derecho a la movilidad urbana en Tarragona, considerando sus variables sociohistóricas particulares. Partiendo de la metodología cualitativa, se utilizan técnicas que van desde la revisión bibliográfica, pasando por la entrevista, hasta la observación participante. En este sentido, el caso tarraconense será contrastado con los procesos históricos globales de movilización popular y movilidad urbana. Los resultados obtenidos muestran un proceso histórico sustentado en la movilización popular, en el cual el rol de las asociaciones vecinales resulta fundamental y que, en la actualidad, se conjuga con un giro productivo de la ciudad, orientado al sector turístico y donde confluyen actores de la sociedad civil y el Estado.

PALABRAS CLAVE: TRANSPORTE PÚBLICO. MOVILIDAD URBANA. CIUDAD NEOLIBERAL. MOVILIZACIÓN POPULAR. TARRAGONA.

Public Transport, Urban Mobility, and the Neoliberal City: The Ethnographic Case of Tarragona in the 20th and 21st Centuries

Abstract

Urban mobility can be understood as a fundamental phenomenon of modernity. Since the 15th century, cities have gained substantial importance for the development of human life. Today, neoliberalism permeates our lives and has also taken hold in urban contexts, impacting issues such as urban mobility and public transportation. Tarragona is no exception to these dynamics and will serve as a case study to analyze and

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

problematize the current situation. Thus, the primary objective of this research focuses on the evolution of demands for the right to urban mobility in Tarragona, taking into account its specific socio-historical variables. Utilizing qualitative methodology, this study employs techniques that range from bibliographic reviews and interviews to participant observation. In this regard, the Tarragona case will be contrasted with global historical processes of popular mobilization and urban mobility. The findings indicate a historical trajectory rooted in popular mobilization, where the role of neighborhood associations is crucial and is currently intertwined with a productive shift in the city, oriented toward the tourism sector, where civil society and state actors converge.

KEYWORDS: PUBLIC TRANSPORTATION. URBAN MOBILITY. NEOLIBERAL CITY. POPULAR MOBILIZATION. TARRAGONA.

Transporte público, mobilidade urbana e cidade neoliberal: O caso etnográfico da cidade de Tarragona, séculos XX e XXI

Resumo

A mobilidade urbana pode ser entendida como um fenômeno constitutivo da modernidade. Desde o século XV, a cidade adquiriu um valor substancial para o desenvolvimento da vida humana. Atualmente, o neoliberalismo, que permeia nossas vidas, também se estabeleceu na cidade e, portanto, em questões como mobilidade urbana e transporte público. Tarragona não escapa a essas lógicas, e servirá como um caso de estudo para analisar e problematizar a situação apresentada. O objetivo geral da pesquisa concentra-se na evolução das demandas pelo direito à mobilidade urbana em Tarragona, considerando suas variáveis sociohistóricas particulares. A partir de uma metodologia qualitativa, são utilizadas técnicas que vão desde a revisão bibliográfica, passando por entrevistas, até a observação participante. Nesse sentido, o caso de Tarragona será confrontado com os processos históricos globais de mobilização popular e mobilidade urbana. Os resultados obtidos mostram um processo histórico sustentado na mobilização popular, onde o papel das associações de bairro é fundamental e que, atualmente, se combina com uma mudança produtiva da cidade, voltada para o setor de turismo e onde convergem atores da sociedade civil e do Estado.

PALAVRAS-CHAVE: TRANSPORTE PÚBLICO. MOBILIDADE URBANA. CIDADE NEOLIBERAL. MOBILIZAÇÃO POPULAR. TARRAGONA.

Presentación y consideraciones iniciales

La explosión demográfica urbana se ha erigido como uno de los principales fenómenos de la modernidad. El abarrotamiento de las ciudades, a raíz de las constantes migraciones del campo a la ciudad, ha traído consigo una serie de efectos para la vida de sus habitantes. En este contexto, la necesidad de desplazarse dentro de la urbe ha ido adquiriendo, con el transcurrir de los siglos, una importancia cada vez más central, equiparándose a reclamaciones de la talla de la salud, la educación o la vivienda. De este modo, han surgido distintas expresiones de organización popular, desde asociaciones hasta federaciones vecinales. El caso de Tarragona no es la excepción y, con la masiva llegada de población migrada de otras zonas de España durante la segunda mitad del siglo XX, se articula un fuerte movimiento organizativo en la ciudad. Una de las

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

demandas estructurales en este periodo fue el acceso a un servicio de transporte público que permitiera a las familias recién llegadas y asentadas en los márgenes urbanos tener una conexión directa con el centro de la ciudad.

Así, la historia de los barrios de Tarragona está íntimamente ligada a sus demandas por acceder al servicio de transporte público, una situación que, con grandes cambios y avances, se mantiene en la actualidad. A diferencia de lo que ocurría a mediados del siglo XX, ya no son los barrios los que reclaman conectividad; ahora son las urbanizaciones, nuevos asentamientos habitacionales que han proliferado en el extrarradio urbano. De igual manera, se han sumado nuevas demandas con respecto al servicio de transporte público: la frecuencia de los autobuses, el trazado de sus recorridos y la escasa conectividad entre los diferentes barrios de la ciudad. A esto se añaden demandas de tipo socioambiental, como la poca competitividad de los autobuses frente al automóvil, lo que incrementa el tráfico en las calles. Esto afecta negativamente los tiempos de desplazamiento y, a su vez, contribuye a la contaminación atmosférica de la ciudad, lo cual, sumado a la presencia de la industria petroquímica, se convierte en un tema sensible para la población.

Dicho esto, es importante señalar que el presente artículo expone los resultados obtenidos en la investigación realizada en el marco de mi trabajo de fin de Máster, titulado *¿Quién mueve a quién? Movilidad en la ciudad neoliberal. El caso de Tarragona: explosión demográfica y transporte público*, tutorizado por el Dr. Joan Josep Pujadas y presentado en junio de 2023. La pregunta de investigación que sirvió como punto de partida para el estudio fue: ¿cómo ha evolucionado el sistema de transporte público y su relación con el derecho a la movilidad urbana en Tarragona? De esta se derivaron una serie de preguntas secundarias orientadas a analizar la evolución técnica del servicio, las implicaciones políticas del derecho a la movilidad, la relación entre la necesidad empresarial y de los trabajadores para resolver el problema social de la movilidad urbana, la gratuidad del servicio si se considera un derecho público, la privatización de los servicios de transporte público y el rol de los empresarios en el transporte de sus empleados hasta sus centros de trabajo.

En cuanto a los objetivos, estos han sido, como objetivo general: comprender cómo han evolucionado las demandas por el derecho a la movilidad urbana en Tarragona y su respectivo sistema de transporte público. Como objetivos específicos: a) exponer la historia del transporte público en la sociedad capitalista y cómo el derecho a la movilidad se ha estructurado como una demanda central en la ciudad neoliberal; b) describir el desarrollo de las luchas por el acceso al transporte público desde los barrios de Tarragona y su papel en la estructuración del movimiento vecinal de la ciudad; y c) analizar el estado actual del derecho a la movilidad en Tarragona, las nuevas demandas vecinales y los desafíos de su sistema de transporte público urbano ante las nuevas necesidades.

En este sentido, y a la luz de lo expuesto, el estudio buscó desarrollar una genealogía del transporte público, tomando como referencia las luchas por el derecho a la movilidad, la evolución de estas en el marco de la ciudad neoliberal y la sociedad capitalista, para finalmente vincularlo con la situación del transporte público urbano de Tarragona: sus orígenes, su situación actual y sus perspectivas de futuro.

En términos metodológicos, la investigación toma como técnica primaria la observación cotidiana, la cual, según Sánchez (2005), forma parte de la observación participante, en la que el foco está puesto en la posibilidad que ofrece el día a día de observar los fenómenos sociales en su máximo esplendor. En segundo lugar, la revisión bibliográfica permitió obtener una visión integral del fenómeno a estudiar y presentar su potencialidad (Gómez-Luna *et al.*, 2014). Además, se llevó a cabo un trabajo de campo centrado en realizar viajes en el transporte público de la ciudad, durante los cuales se logró una aproximación con usuarios y conductores del servicio. En total, se realizaron 12 salidas etnográficas entre noviembre de 2022 y enero de 2023, con una duración promedio de 2 horas cada una, efectuadas en diversos momentos del día. Restrepo (2016) plantea que la importancia del trabajo de campo radica en el tiempo que se pasa en el espacio de interés observando el fenómeno social, para así conocer profundamente la situación de los actores que participan en él.

Para complementar lo anterior, se realizaron entrevistas con personajes clave que pudieran dar cuenta del fenómeno investigado, abarcando desde la política tradicional, la sociedad civil, hasta líderes vecinales de diferentes épocas. A continuación, se presenta una tabla con los entrevistados y su caracterización social:

Tabla 1

Nombre	Entidad	Puesto o posición social	Grupo etario	Estrato social	Lugar de residencia
Paco	Associació Promoció del Transport públic (PTP)	Portavoz de la Asociación para el Camp de Tarragona	Adulto	Medio	Tarragona
Joaquín	Ajuntament Tarragona, PSC	Excalcalde, actualmente concejal	Adulto	Medio alto	Tarragona
Arturo	Sociedad civil	Activista social y exdirigente vecinal La Floresta	Adulto	Medio	Tarragona (La Floresta)
Andrés	Cultural Bonavista	Dirigente vecinal de Bonavista	Adulto mayor	Medio bajo	Tarragona (Bonavista)
Rosa	Cultural Bonavista	Dirigenta vecinal de Bonavista	Adulto mayor	Medio bajo	Tarragona (Bonavista)

Fuente: elaboración propia.

Hernández Sampieri, Fernández y Baptista (2014) exponen que la entrevista cualitativa y semiestructurada permite obtener mayor profundidad en la información recabada, al mismo tiempo que posibilita la apertura a nuevos temas que puedan surgir durante la conversación. En síntesis, la investigación ha sido de corte cualitativo, lo que nos permitió aproximarnos a la forma en que las personas perciben y experimentan los fenómenos de los que son parte. Este enfoque le otorga la importancia que merece a los puntos de vista, interpretaciones y significados de los actores involucrados (Hernández Sampieri *et al.*, 2014).

A modo de cierre introductorio, el artículo consta de cinco apartados que siguen una lógica deductiva, yendo desde un ámbito general hasta el caso concreto de la ciudad de Tarragona. Para comenzar, se expondrá una genealogía sociohistórica del transporte público, seguida de un apartado reflexivo sobre la condición de derecho que tendría la

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

movilidad en la ciudad neoliberal. Una vez introducidos estos planteamientos generales, se presentarán las circunstancias históricas particulares de la ciudad de Tarragona en materia de transporte público y la situación actual de la movilidad urbana, acompañada de sus proyecciones. Finalmente, se expondrán las conclusiones y reflexiones que emergen de este proceso investigativo.

Genealogía del transporte público y sus alcances sociohistóricos

La movilidad colectiva es un fenómeno social que tiene su origen en la Edad Moderna, a partir del aumento demográfico de las ciudades. No obstante, la necesidad de transporte ha existido siempre y ha sido una parte sustancial de la humanidad. Inicialmente, se utilizaron animales a medida que diferentes grupos humanos lograban domesticarlos. Con la invención de la rueda (3500 a.C.) y su posterior uso para el traslado (1600 a.C.), el avance en materia de movilidad humana no se ha detenido y ha seguido desarrollándose incansablemente hasta nuestros días (Zbikoski, 2020).

Sin embargo, el objetivo del estudio es reflexionar sobre la movilidad en el contexto urbano y cómo este se ha ido transformando lentamente desde el siglo XV hasta la actualidad, como el espacio donde converge una gran parte de la población, especialmente en Europa y América. Con la explosión demográfica europea del siglo mencionado, comenzaron a surgir experiencias en materia de transporte público, siendo España (Carbonell, 2006; Leralta, 1993 y 1996) y Francia (Lopes, 2018), con los casos de Madrid y París respectivamente, los países que asumieron la vanguardia. Posteriormente, se sumó el caso brasileño con la ciudad de Río de Janeiro, reconocida hasta la actualidad como un modelo del que muchos otros países tomaron ejemplo (Lopes, 2018). Cabe mencionar que estos tres casos ocurrieron entre los siglos XV y XIX. En definitiva, los diferentes gobiernos nacionales o locales fueron desarrollando estrategias para paliar las necesidades de movilidad y conectividad que surgieron en las ciudades. Estas iniciativas nacieron bajo la tutela de las respectivas élites gobernantes de las diferentes administraciones, y no fue hasta mediados del siglo XIX cuando el tema de la movilidad urbana se transformó en una demanda popular, abogando por la democratización del servicio.

El crecimiento industrial europeo durante el siglo XIX sirve como punto de partida para comprender el acelerado desarrollo del transporte público, a raíz de dos ejes principales: la demanda de la clase trabajadora por el servicio y el avance tecnológico, fruto de la misma revolución industrial. Oyón (1999) plantea que entre 1830 y 1900 se encuentra el germen de lo que actualmente denominamos transporte público. Desde la implementación y masificación del ferrocarril, pasando por los tranvías movilizadas con fuerza animal, hasta la electrificación a inicios del nuevo siglo. Es el mismo Oyón (1999) quien expone que, a pesar del rápido crecimiento en materia de transporte durante el siglo XIX, no fue hasta las primeras décadas del siglo XX cuando la democratización se hizo efectiva.

A la ya mencionada electrificación del servicio se sumó la municipalización de su implementación, lo que significó un gran avance en términos de democratización. Oyón (1999) expone que para 1937 cerca del 80% de los viajes urbanos en países como Reino Unido, Francia, Alemania y España se realizaban en transporte público. Junto al

tranvía electrificado, prontamente se incorporó el motor de explosión, lo que permitió la llegada de autobuses, los cuales ofrecieron una nueva alternativa para satisfacer la alta demanda del servicio. Esto mejoró la absorción de las necesidades de movilidad que presentaban los países europeos mencionados, pioneros en este ámbito (Daniels y Warnes, 1983; Carbonell, 2006).

Sin lugar a dudas, el acceso al transporte público está intrínsecamente ligado al derecho a la ciudad. En la medida en que las personas que habitan el espacio urbano cuenten con un servicio de transporte acorde a sus necesidades, se podrá entender que gozan de este derecho. Así lo explicita la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (2012) en su artículo XIII.

Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad). (2012:191)

Si atendemos específicamente al caso español, las primeras grandes protestas se dieron durante la década de 1950 en Barcelona. Tanto en 1951 como en 1957, los usuarios organizaron fuertes manifestaciones en contra de importantes aumentos en los precios de los billetes del tranvía. En la primera movilización, fueron seis días de protesta que finalmente lograron mantener los precios previos (Massaguer *et al.*, 2011). La importancia de esta movilización fue más allá del ámbito del transporte público, pues sirvió como la primera expresión de descontento popular contra la gestión de la dictadura franquista, que en aquellos años sumía al pueblo de España en duras condiciones de vida (Fanes, 1977; Ramos, 1991). En cuanto a la segunda protesta, que tuvo lugar en enero de 1957, nuevamente contra el aumento del precio de los billetes, la situación fue más tensa, y la dictadura, al verse enfrentada a una posible sublevación, decidió tomar nuevas medidas económicas orientadas hacia la liberalización del país y su apertura internacional (Casals, 2008). En ambos casos, las movilizaciones originadas por problemáticas en el transporte público alcanzaron una importancia histórica superior y sobrepasaron con creces las meras reclamaciones por el acceso a este servicio.

Las movilizaciones surgidas por cuestiones de uso, costo u operatividad de los servicios de movilidad urbana no se restringen a España. Son muchos los casos a nivel internacional que han tenido repercusiones históricas. En Estados Unidos, durante los inicios de la segunda mitad del siglo XX, destaca el caso de Rosa Parks, que sirvió como punto de partida para el auge de las luchas por los derechos civiles de la comunidad afroamericana (Sánchez y Calvo, 1997; Medrano, 2019). Más recientemente, la gran revuelta popular ocurrida en Chile a fines de 2019, que mantuvo al mundo atento, tuvo su origen en el aumento del precio del billete del metro de Santiago, capital del país. A partir de este hecho, la movilización popular se extendió por todo el país y abrió un nuevo ciclo político que continúa desarrollándose en la actualidad (Castillo y Mardones, 2021).

Las movilizaciones populares que han tenido como origen problemas relacionados con el transporte público se han repetido principalmente durante la segunda mitad del siglo XX. Los casos de España, Estados Unidos y Chile muestran cómo, en diferentes momentos y contextos sociohistóricos, importantes transformaciones políticas

han surgido de esta temática. Estos ejemplos destacan la importancia de la movilidad urbana y el transporte público en la vida de las personas, al ser elementos centrales en la cotidianidad de habitar la ciudad.

¿Es la movilidad un derecho en la ciudad neoliberal?

La ciudad neoliberal emerge como entidad material a partir de la especulación capitalista del territorio. Este proceso conlleva una serie de fenómenos asociados al desajuste de las redes y entramados sociales que ocurren en la ciudad. De esta manera, los gobiernos locales centran sus esfuerzos en hacer atractiva la ciudad, muchas veces, a costa de las necesidades de sus propios habitantes. Es una planificación orientada hacia los foráneos más que hacia los locales. Estos últimos, particularmente los estratos medios y bajos, son quienes sufren las mayores consecuencias, siendo progresivamente expulsados de sus territorios y condenados a los márgenes de la ciudad. Allí encuentran medios y servicios limitados, que no les brindan las condiciones idóneas para habitar el conjunto del espacio urbano.

En esta línea, y de acuerdo con lo planteado por Jirón *et al.* (2010), las experiencias de movilidad urbana varían según el lugar de residencia, donde los estratos acomodados disfrutan de los beneficios del transporte privado y buenas infraestructuras viales, mientras que la clase trabajadora, en sus estratos medios y bajos, depende del transporte público o, en el mejor de los casos, puede permitirse el uso del vehículo particular, condicionado también por las deficientes infraestructuras viales de sus zonas de residencia. La contradicción neoliberal en la planificación de la ciudad termina por socavar cualquier posibilidad de desarrollar una justicia urbana, respaldada además por las instituciones y entidades públicas, que se enfocan en seguir allanando el camino para la competitividad mercantil de la urbe.

Fainstein (2010) plantea la idea de “ciudad justa”, centrada en cuestiones como la diversidad, la democracia y la equidad, buscando hacer frente al triunfo ideológico del neoliberalismo, que ha posicionado a la ciudad como un terreno donde las grandes fortunas puedan seguir amasando su riqueza a expensas de los estratos más bajos. Soja (2010) presenta la idea de dialéctica socioespacial, perspectiva desde la cual lo espacial es parte constitutiva de cualquier intención de justicia urbana. Sobre este mismo punto, Jirón (2010), citando a Bourdieu *et al.* (1999), expone que el mundo contemporáneo y la ciudad neoliberal se caracterizan por una segregación espacial que provoca que la gente coincida en sus recorridos por la urbe, pero sin llegar a encontrarse realmente. Instancias como el transporte público pueden llegar a constituirse en espacios de sociabilidad, encuentro e interacción social.

Siguiendo esta línea, la gestión de la movilidad en el marco del neoliberalismo se convierte en un terreno en disputa para los diferentes actores implicados. Sin embargo, antes de proseguir con la gestión de la movilidad, es importante exponer algunas de las premisas en torno a esta cuestión. Jirón *et al.* (2010) definen la movilidad como la práctica social de desplazarse por el espacio y el tiempo, más allá del mero hecho de moverse de un lugar a otro. Cresswell (2006:18) señala que la movilidad, como producción social, no tiene cabida en una abstracción tiempo-espacio del mundo. Al ser un fenómeno social, el tiempo y el espacio se conciben como parte de este ámbito, por

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

lo que la movilidad forma parte también del proceso de producción social en términos temporales y espaciales.

Así, lo que conecta la movilidad humana con otras movilidades es la construcción social del significado de la movilidad. La noción de que el movimiento es una mera acción vacía de significado no refleja la magnitud de las movilidades. A la hora de establecer conexiones entre las diferentes escalas de movilidad, es relevante reflexionar sobre el significado desde el cual se aborda esta cuestión. Kaufmann (2016:37) plantea un enfoque interesante en este sentido: afirma que es necesario avanzar hacia el estudio no solo de los movimientos observados, sino también de su potencialidad. Esta potencialidad queda contenida en el concepto de motilidad, definido por Kaufmann y Jemelin (2008) como la forma en que una persona o grupo de personas se apropia del campo de la potencialidad del movimiento y lo utiliza para llevar a cabo sus proyectos e intereses.

Es a partir de esta última noción que se ha ido desarrollando la lógica de la gestión de la movilidad en la ciudad neoliberal, centrando el eje de la cuestión en las posibilidades individuales, al margen de una planificación comunitaria. De esta manera, se abre paso a la desregulación, el caos o una planificación deficitaria. En consecuencia, los usuarios se ven obligados a desplazarse de acuerdo con su capacidad de pago.

Mulley y Nelson (2009) analizan los Sistemas de Transporte Flexible (FTS, por sus siglas en inglés) y plantean cómo, en países europeos, la gestión de la movilidad y los transportes públicos está siendo abordada mediante la combinación de sistemas de transporte tradicionales y nuevas formas de transporte de pasajeros. Entre las “ventajas” que se presentan destaca, como en otras áreas del neoliberalismo, la flexibilidad. Así, el paisaje de la ciudad neoliberal se convierte en un mosaico de movilidades: los autobuses de transporte público, los vehículos particulares, los medios de transporte más o menos legales, o el uso de vehículos unipersonales como la motocicleta, la bicicleta, el patinete, entre otros. Figueroa (2005) resume esta situación señalando que la población de altos ingresos puede optar por el automóvil o por servicios selectivos de contratación (actualmente Uber, Cabify o taxi), mientras que los estratos medios y bajos deben “optar” por servicios degradados, semiformalizados o informales.

Como podemos observar, la gestión de las movilidades en el neoliberalismo está inevitablemente atravesada por la desigualdad social. Fuchs-Heinritz *et al.* (2007), en Tuggener *et al.* (2012), definen la desigualdad social como las diferencias en las posibilidades de las personas de participar en la sociedad. Bradley (1996) entiende que todas las diferencias que se constituyen como desigualdades sociales están directamente relacionadas con las relaciones de poder que estructuran la sociedad. En la actualidad, estas diferencias se expresan en ámbitos diversos, como la situación laboral, los ingresos, la riqueza, la educación, el género, la edad, la nacionalidad o la etnia (Bradley, 1996).

La impronta neoliberal ha ido permeando poco a poco, y así lo demuestran las diferentes políticas públicas que abordan directa o tangencialmente la movilidad y la función social que esta desempeña en el acceso al derecho a la ciudad. Esta característica neoliberal se manifiesta con mayor claridad en dos aspectos centrales: la individualización de la gestión de la movilidad y la mercantilización de los servicios públicos de transporte. En ambos fenómenos se refleja el desprecio por lo colectivo y lo social en las movilidades, estableciéndolas como un aspecto particular de la vida de las personas, que debe estar

supeditado a sus capacidades socioeconómicas y a la propia gestión que cada ciudadano pueda hacer de ellas.

La movilidad adquiere un carácter central a la hora de comprender las dinámicas de poder dentro de la ciudad. La construcción material y simbólica del medio urbano está íntimamente ligada a las posibilidades que tienen los ciudadanos de moverse y transitar por él. Las exclusiones mencionadas, ya sean voluntarias o forzadas, ejemplifican las intenciones de la ciudad neoliberal por limitar el libre movimiento. Barrios cerrados, urbanizaciones o áreas donde no llegan los servicios de transporte público son ejemplos que evidencian la forma en que se construye el entorno urbano de nuestras ciudades.

En este contexto, la movilidad cotidiana se erige como un fenómeno con diversas aristas y dimensiones que se entrelaza con la construcción de esta ciudad fragmentada y llena de límites. Bourdieu (2003) plantea la idea de “campo social”, un espacio compuesto por relaciones entre personas y grupos que, desde sus diferentes posiciones, luchan por controlar y acumular un recurso determinado; en este caso, la movilidad. García (2016), retomando el concepto de motilidad de Kaufmann y Jemelin (2008), expone que en el campo social de la movilidad, la capacidad de motilidad de los distintos agentes será lo que se pondrá en juego en su acceso a transitar y moverse por la ciudad. En este sentido, Jouffe y Campos (2009) señalan que existen diferentes capacidades para desplazarse, lo que convierte a la movilidad en un capital disponible solo para ciertos grupos sociales.

Retomando el concepto de motilidad y añadiéndolo a la idea de capital, surge la noción de “capital de motilidad”, definida por Kaufmann *et al.* (2004) en base a tres aspectos clave: la oferta de acceso, las competencias y la apropiación. El primer aspecto se refiere a todas las posibilidades de movilidad que tiene una persona o un grupo, en función de sus limitaciones espaciales, temporales y contextuales, las cuales también están vinculadas a las dinámicas y redes sociales del territorio en el que habitan. A su vez, los autores distinguen dos dimensiones de acceso: la opcional y la condicional. La primera hace referencia a las posibilidades de medios de transporte, servicios y equipamientos disponibles, mientras que la segunda se asocia a los costos, la localización y la logística de los dispositivos de movilidad.

Como puntualizan Flamm y Kaufmann (2006) y Kaufmann *et al.* (2004), el capital de motilidad no solo está ligado a la posibilidad material de moverse, sino también a la potencialidad de moverse e, incluso, de no hacerlo. De esta manera, la acumulación de este capital permite contar con ciertas garantías indispensables para desplazarse en el medio urbano. García (2016) añade que este capital de motilidad también está relacionado con el acceso a otros derechos sociales, como la sanidad, la cultura o el ocio, ya que, para poder acceder a ellos, es necesario desplazarse físicamente a los centros de salud, educativos o de esparcimiento. Así, a partir de las diferentes capacidades de los agentes que demandan un servicio de movilidad y transporte urbano, surgen disputas, fricciones y acciones, tanto públicas como encubiertas, de resistencia en este ámbito.

A modo de síntesis y frente a la pregunta que titula este apartado, podemos concluir que la movilidad no se considera un derecho en la ciudad neoliberal. Por el contrario, se entiende como un campo de batalla en el que los diferentes actores

urbanos deben enfrentarse utilizando las herramientas que su condición social les permite. De esta manera, además de no ser un derecho, la movilidad es un espacio de diferenciación social, donde se agudizan las desigualdades para habitar y transitar por la urbe.

La ciudad de Tarragona y el transporte público

La historia del transporte público en Tarragona se remonta a finales del siglo XIX, con la implementación del tranvía. En esos años, la población urbana alcanzaba los 30.000 habitantes y el puerto se erigía como el principal polo productivo. Varias décadas más tarde, en 1925, se registra el funcionamiento de los primeros autobuses, pertenecientes a iniciativas privadas. “Autobuses Cácharo” disponía de un autobús, la empresa de José Garreta tenía otro, y se tiene constancia de una segunda línea, aunque no se cuenta con información precisa sobre su funcionamiento. Con el paso de los años, se fueron añadiendo nuevas empresas de autobuses en la ciudad, aunque de manera muy paulatina. No sería hasta la década de 1950, tras la Guerra Civil, cuando aparecería ATSA (Autobuses de Tarragona SA), la cual se convertiría en la principal empresa de autobuses de la ciudad, con diferentes recorridos que abarcan varias zonas de la misma (Autobuses BCN, s.f.).

Los barrios de Torreforta y Bonavista son los primeros que emergen alejados del centro histórico de la ciudad, ambos lo hacen posteriormente a la Guerra Civil, el primero lo hace a finales de la década de 1940 e inicio de la de 1950, mientras que el segundo a finales de la de 1950 e inicios de la 1960 (Pujadas y Bardají, 1987). Así, paulatinamente, irán forjándose nuevos barrios en la ciudad y con esto, nacerá la necesidad de conectividad, por lo que también emergerán nuevas empresas de transporte. La empresa Travé se encarga del flujo entre el barrio de Sant Salvador y el centro de la ciudad. De la misma forma, una de las empresas importantes en estos años sería Gasol, que se ocuparía de la conexión de tres barrios, Torreforta (1954), La Canonja (1961) y Bonavista (1965). De esta manera se comienza a establecer un correlato entre los nuevos asentamientos habitacionales y las demandas por el servicio de transporte público (Pujadas y Bardají, 1987; Autobuses BCN, s.f.).

El crecimiento poblacional de Tarragona se comienza a desarrollar sostenidamente desde la década de 1960, principalmente con el arribo de migrantes nacionales provenientes de otros lugares del país, los cuales en un principio se establecen en chabolas¹ y que con el pasar de los años van encontrando soluciones habitacionales que conforman los nuevos barrios de la ciudad (Figuras 1 y 2). Estos trabajadores migraban a Tarragona a raíz de la explosión productiva de la ciudad, con el plan de industrialización desarrollado por la administración franquista. Los nuevos barrios de trabajadores se encontraron prontamente en situación de marginalidad respecto a los habitantes del centro, principalmente por la falta de servicios, entre ellos, uno de los más importantes, el de movilidad urbana (Pujadas y Bardají, 1987).

1. Viviendas de autoconstrucción y material ligero.

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

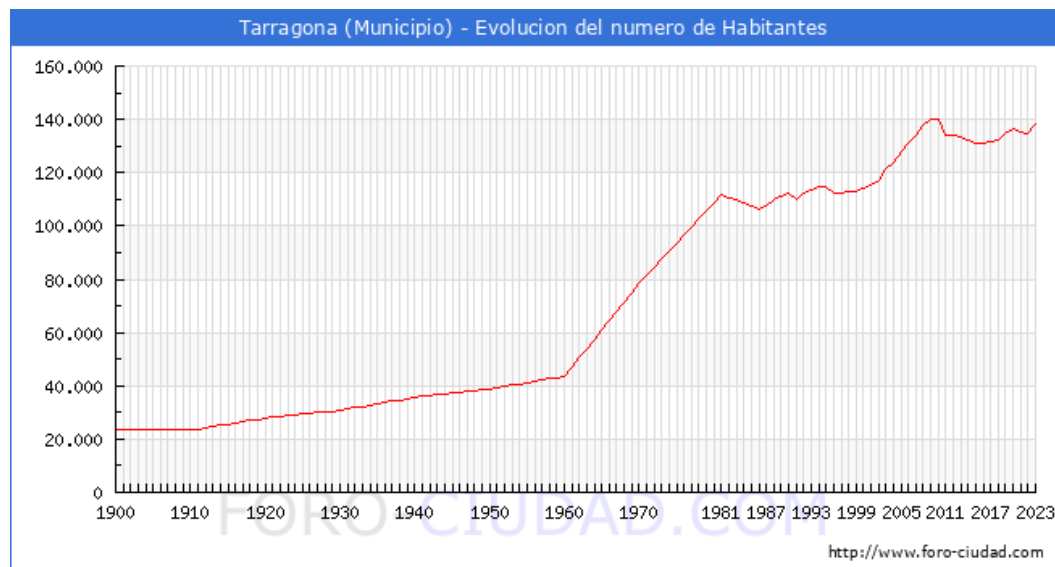


Figura 1. Evolución poblacional de Tarragona (1900-2023). Fuente: Foro-ciudad.

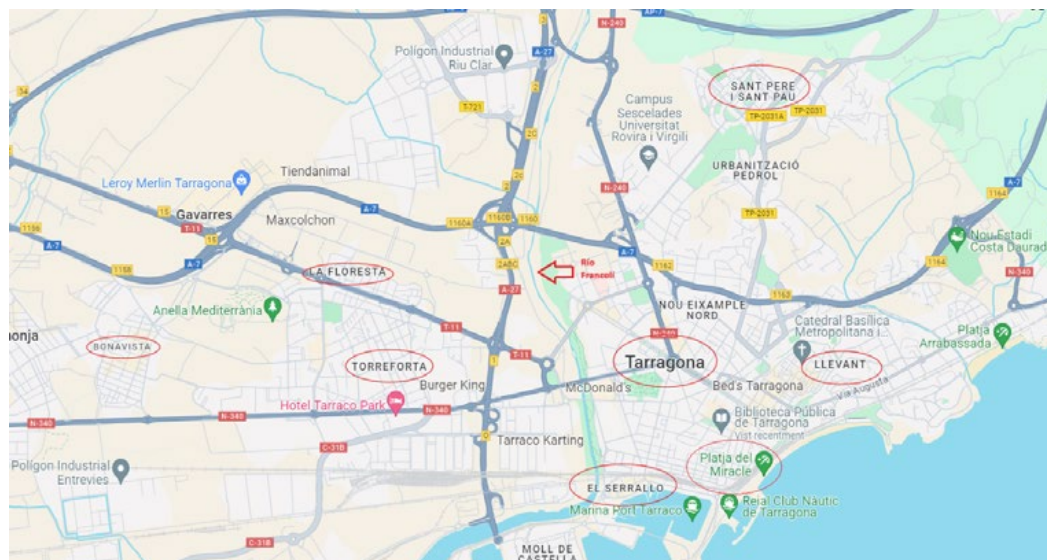


Figura 2. Mapa de Tarragona con barrios y lugares citados resaltados. Fuente: elaboración propia a partir de Google maps.

Además de los barrios mencionados, cabe mencionar que, con la masiva llegada de personas, fueron naciendo otros más, Sant Pere i Sant Pau, Parc Riu Clar-ICOMAR y La Esperanza, por nombrar algunos. Estos nuevos barrios comienzan a desarrollarse desde la década de 1970 en adelante, y responden a proyectos habitacionales que buscan solucionar el problema del chabolismo² en la ciudad. En ese contexto, espacios como la playa de El Miracle o las orillas del río Francolí, son utilizados por las familias recién

2. Fenómeno similar al de las villas miserias, poblaciones callampas o favelas.

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

llegadas para establecerse. La forma de hacerlo se basa en la autoconstrucción de sus viviendas, debido a la nula capacidad de planificación habitacional por parte de las autoridades al momento de comenzar el desarrollo industrial de la ciudad (Pujadas y Bardají, 1987).

A principios de la década de 1980, comienza la debacle de las empresas de transporte público. La empresa Travé pierde la concesión del recorrido que tenía hasta entonces, y el concurso público queda desierto, lo que obliga a la creación de una nueva empresa para atender la necesidad de los usuarios. Así nace AUTASA (Autobuses Urbanos de Tarragona SA). En 1982, ante las dificultades de las empresas de transporte, se funda la Empresa Mixta de Transporte Público de Tarragona, que contaba con participación tanto del ayuntamiento como de capitales privados. Por parte de los privados, participa Jordi Travé, dueño de empresas Travé, quien asume el cargo de gerente. A pesar de la participación privada, el ayuntamiento aporta la mayor cantidad de capital, lo que le otorga un papel protagónico en la administración de la nueva empresa.

Con el paso de los años, la situación de las empresas privadas restantes no mejora y, por el contrario, se hace insostenible. En 1985 se funda la Empresa Municipal de Transporte de Tarragona (EMT), que rápidamente comienza a absorber a las antiguas empresas privadas, iniciando así el proceso de municipalización del servicio y control público del mismo (Autobuses BCN, s.f.).

[...] piensa que la Empresa Metropolitana de Tarragona o la EMT fue cogiendo incluso los propios autobuses de Gasol, ¿vale? [...] Iba absorbiendo autobuses de Gasol, absorbió trabajadores, absorbió los propios autobuses porque durante un tiempo esa empresa funcionó con los mismos autobuses, hasta que el Ayuntamiento fue comprando los autobuses nuevos y los, los pusieron para dar el servicio, ¿vale? (Pedro, comunicación personal, 2023)

En aproximadamente cinco años se concluyó el proceso de absorción de las empresas privadas por parte de la EMT, utilizando en un principio las antiguas máquinas y la infraestructura existente, para luego dar paso a la renovación de la flota. Finalmente, en abril de 1990, el proceso de absorción se completa, y el servicio de transporte público pasa a ser completamente municipal. Desde entonces, la empresa ha continuado creciendo, implementando nuevos recorridos e intentando adaptarse a las necesidades de la ciudad.

El crecimiento demográfico de Tarragona, como se ha mencionado anteriormente, es fruto del auge industrial de mediados del siglo XX. Este proceso, implementado por la dictadura franquista, seleccionó estratégicamente las regiones y ciudades que serían industrializadas, lo que provocó la falta de oportunidades laborales en muchos territorios de España, incentivando la migración interna y el aumento poblacional en ciertas áreas. Con el desarrollo de nuevos barrios, también se fortalece la organización vecinal, que se convirtió en la punta de lanza para reclamar el acceso a servicios públicos, de los cuales muchos de estos nuevos espacios carecían. En términos de movilidad, en esa época las personas debían ingeniárselas para trasladarse desde sus barrios a sus lugares de trabajo o al centro de la ciudad, en muchos casos viéndose obligadas a caminar.

A la gente, a la gente se tuvo que buscar la vida, pero bueno, el que se tuviera que buscar la vida para transportarse, para irse al trabajo. Había, había gente

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

que, que conducir vehículos pocos, de, de venir, de venir, nadie sabía casi, sí que sabían conducir alguno, porque algunos ya sabían conducir, pero la mayoría que, que esto, iban o bien en bicicleta por proximidad de del sitio se iban en bicicleta o en una en una motocicleta ¿vale?, o sea, pocos iban en coche, entonces, ¿qué pasó? que a raíz de que encuentran trabajo, a raíz de que se establecen porque la prioridad, cuando la viene la gente a vivir a estos barrio, la, la llegada de todos los inmigrantes a este barrio o a estos barrios, porque Bonavista, Torreforta, luego Campoclaro creció de otra forma y todo. Bueno, los, los que vinieron a Bonavista, los que vinieron a Torreforta, los que vinieron incluso a, a Sant Salvador, ¿vale? Vinieron porque encontraron un puesto de trabajo, entonces la prioridad de esta gente era construir sus casas, no era comprarse un coche, lo primero era su vivienda, tener segura su vivienda, luego se compraron un coche. En esa entremedias había una necesidad, una necesidad de que, el padre de la familia o el hombre que trabajaba, sí que iba en motocicleta o en bicicleta a su trabajo. Pero la madre, que se quedaba en casa y que tenían que ir al centro de Tarragona, para ir a llevar al médico al niño o para comprar o lo que sea, tenía que ir de alguna forma, en la mayoría de veces al principio iban andando, pero claro, si hoy llovía no podían ir. (Pedro, comunicación personal, 2023)

Dado que la movilidad era una necesidad sentida por los habitantes, pronto se convirtió en una demanda clave y en un motor de organización vecinal. En este sentido, los partidos políticos también tuvieron un papel relevante. Tanto el Partido Comunista de España como el Partido Socialista Unificado de Cataluña se transformaron en espacios de vanguardia para la organización vecinal, con militantes que formaban parte de las nacientes asociaciones de vecinos.

[...] junto con la asociación de vecinos y el partido en aquel entonces, el Partido Comunista, porque aquí la gente era muy de izquierda, muy militante del PSUC, se fueron reivindicando. (Andrés y Rosa, comunicación personal, 2023)

La Asociación Vecinal de Bonavista es reconocida hasta el día de hoy como el origen de la movilización popular en Tarragona, sirviendo de ejemplo para otros barrios y estableciendo las pautas de organización y métodos de movilización para el resto de la ciudad.

[...] un movimiento vecinal, en la época de los Arjona y todos estos, al frente de nuestra Asociación en Bonavista, y también moviéndose mucho. (Pedro, comunicación personal, 2023)

Las protestas de las asociaciones de vecinos fueron una expresión del poder popular, primero en las postrimerías de la dictadura franquista y luego en los turbulentos primeros años de la transición. Durante la segunda mitad del siglo XX, las organizaciones vecinales y ciudadanas experimentaron un auge, abogando por el derecho a la movilidad y al transporte público en los distintos territorios de la ciudad. Este proceso está estrechamente ligado a las necesidades de los nuevos barrios que surgieron en los márgenes del centro urbano, así como al contexto de la dictadura franquista, que hasta 1975 fue un caldo de cultivo para la organización popular.

El transporte público en Tarragona: actualidad y proyección de una ciudad en auge

La Empresa Municipal de Transporte de Tarragona cuenta actualmente con poco más de 200 empleados, tal como indica Gustavo: “[...] un poco más de 200, ahora no recuerdo el número exacto, pero por ahí [...]” (comunicación personal, 2023). Con base en este número, la empresa se clasifica como una mediana empresa en el contexto laboral y empresarial de España³. Estos trabajadores se dividen entre conductores, fiscalizadores, mecánicos y personal de servicios burocráticos.

El funcionamiento de la empresa está dirigido por el *Consell d'Administració*, presidido por Jordi Fortuny y con Patricia Botez como vicepresidenta, además de contar con 12 vocales. Cabe mencionar que, tras varios intentos de contactar a representantes de la EMT, incluido su presidente, no se recibió respuesta, por lo que no se ha podido obtener su perspectiva sobre el tema estudiado. En cuanto a la elección y/o designación del presidente del consejo, Arturo señala: “Bueno, históricamente sí, era designado, pero ahora se presentan unas oposiciones y se supone que cualquier persona que cumpla los requisitos puede postularse, pero históricamente habían sido designados” (comunicación personal, 2023).

El capital de la empresa proviene íntegramente del Ayuntamiento de Tarragona, que también determina ciertos lineamientos estructurales para su funcionamiento. Al ser una empresa que brinda un servicio público, existe un compromiso para favorecer el acceso de todas las personas, siempre que cumplan con las normas establecidas en el *Butlletí Oficial* de la Provincia de Tarragona de 2016. Este documento estipula que el uso del servicio será mediado por el pago correspondiente, exponiéndose a severas multas quienes no respeten esta disposición. (*Diputació de Tarragona*, 2016)

Es importante hacer hincapié en la definición de usuario que se establece: se considera usuario a cualquier persona que se embarca en el autobús, viaja en él y desembarca del mismo. La intención es no generar barreras discriminatorias para el uso del servicio, ya sea por raza, género, religión o cualquier otra categoría. De esta manera, se intenta establecer un método de accesibilidad universal al servicio de transporte público, lo cual se refleja principalmente en la provisión de la infraestructura necesaria para que todos puedan abordar el autobús, dejando de lado la variable socioeconómica en el concepto de universalidad.

El servicio brindado por la EMT cuenta actualmente con 17 líneas diurnas y tres nocturnas (Figura 3). A partir del trabajo de campo realizado, se constató que las líneas tienen diferentes frecuencias según el horario del día, siendo las franjas horarias entre las 8:00-9:00 y 17:00-18:00 las que concentran la mayor frecuencia de servicio. Esto se entiende dado que ambos periodos representan los mayores flujos de usuarios durante el día, cuando las personas se dirigen a sus centros de trabajo o educativos.

3. Clasificación obtenida según criterios de PYME de la Unión Europea. Encontrado en: <http://www.ipyme.org/es-ES/UnionEuropea/UnionEuropea/PoliticaEuropea/Marco/Paginas/NuevaDefinicionPYME.aspx>

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

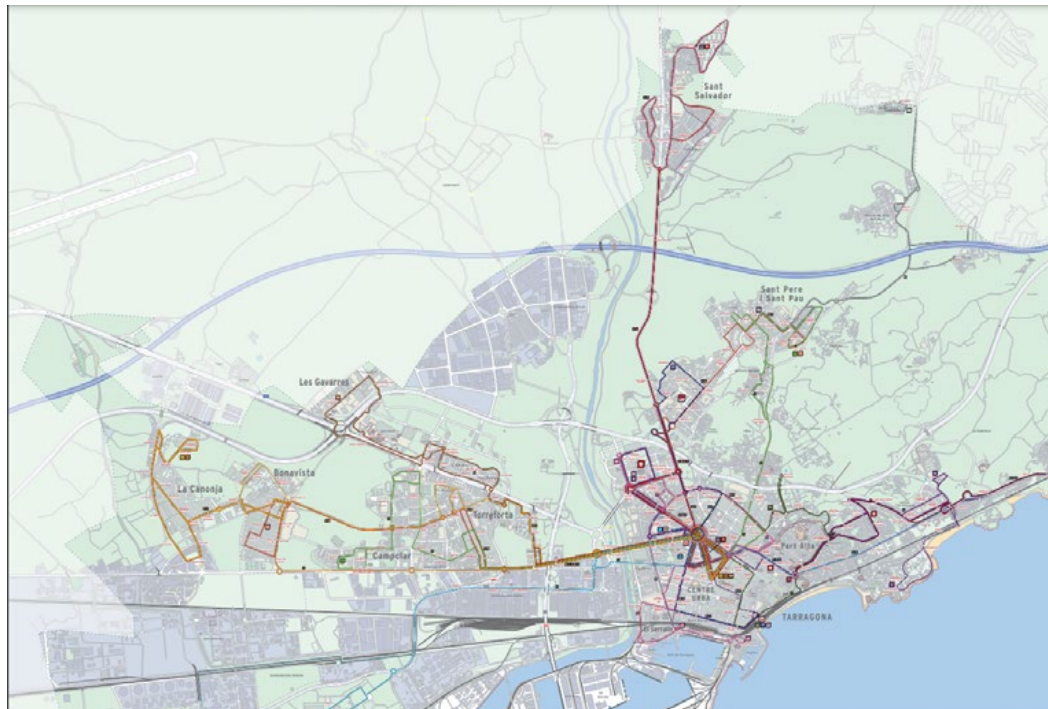


Figura 3. Red de autobuses urbanos de Tarragona. Fuente: EMT Tarragona, 2022.

Desde la Federación de Asociaciones Vecinales de Tarragona surgen demandas para aumentar o establecer nuevos recorridos que den solución a las necesidades de las nuevas comunidades urbanas de la ciudad, que se ubican en áreas recientes.

Hace poco estuvimos con Jordi Fortuny, que es el presidente de la EMT. Estamos negociando una línea nueva que uniría [...] ¿Qué es lo que estamos intentando pedir? Queremos que el autobús, el 55, por ejemplo, llegue hasta la Avenida Cataluña, hasta la Universidad [...] La propuesta que hacemos al ayuntamiento es que ese autobús llegue hasta Tarragona, para evitar que la gente de *Más d'En Pastor* tenga que usar su vehículo propio para llegar a la Universidad. (Pedro, comunicación personal, 2023)

Las reclamaciones por la ampliación del servicio en términos territoriales se combinan también con la demanda de una mejor organización de los recorridos, los cuales actualmente son considerados poco eficientes y provocan un aumento considerable en los tiempos de trayecto. Así lo expone Arturo: “[...] que los recorridos sean lógicos y no recorridos políticos, que también los hemos tenido. Estos me votan, aquí les pongo una parada de autobús; se han comercializado políticamente los recorridos de los autobuses” (comunicación personal, 2023). Esta crítica señala directamente la calidad del servicio actual y cómo los recorridos se transforman en moneda de cambio político, dejando de lado su importancia operativa. Resulta paradójico que en un primer momento se demandara que el servicio de transporte público llegara a los barrios y que ahora se considere una problemática que el autobús pare en demasiados lugares, lo que ralentiza el viaje debido a las múltiples detenciones que realiza en cada uno de ellos.

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

La cuestión socioeconómica también se presenta como un eje importante al evaluar la situación del servicio ofrecido por la EMT. Durante los años 2022 y 2023, como medida estatal para hacer frente a las consecuencias económicas de la pandemia de COVID-19, se establecieron en Tarragona y en otras ciudades españolas importantes rebajas en el abono para el uso del servicio, lo cual fue recibido positivamente por los usuarios, aliviando la carga económica que traía esta medida. Además, existe una iniciativa impulsada hace algunos años para implementar la gratuidad en el servicio de transporte público en Tarragona. Esta propuesta nació de Joaquín, exalcalde de Tarragona, quien expone el origen y el alcance de esta medida.

El origen es triple. Por un lado, copiar un modelo que ha funcionado en alguna ciudad finlandesa, danesa, francesas. [...] Por otro, porque estábamos diciendo, vamos a ser de las ciudades más ecológicas, menos contaminantes del mundo. [...] entonces todo el mundo empezó a dar, sí, porque hay que tener coches eléctricos. Hay que tener coches híbridos, hay que tener bicicletas eléctricas, hay que tener patinetes eléctricos, eso está muy bien, me parece genial, pero eso va en contra de las economías más pobres, claro. [...] el tercer argumento, es un estudio que hicimos encargar nosotros a nuestro, a nuestro gerente [...] Me vienen a ver y me demuestran que es posible. Entonces esa esa sería la tercera pata. ¿Es posible económicamente? Sí. (Comunicación personal, 2023)

Así, la propuesta tiene un origen medioambiental, pero también un fuerte acento en la cuestión socioeconómica. La gratuidad del servicio permitiría un aumento en los viajes urbanos que se realizan en la ciudad, favoreciendo la movilidad, la economía de las personas y mitigando, en parte, la grave situación medioambiental que afecta al planeta y a Tarragona, un territorio impulsado por la industria petroquímica.

Como se ha descrito, la situación del transporte público en Tarragona se sustenta actualmente en el desarrollo que ha tenido la EMT desde su formación a finales de la década de 1980. Las demandas vecinales han ido cambiando y en la actualidad se busca un servicio de transporte que abarque los diferentes lugares de la ciudad, abriendo nuevas rutas que respondan al aumento demográfico de los barrios. De igual manera, otro eje importante es la necesidad de un mejor servicio, especialmente en el ámbito operativo. Por último, es fundamental abordar las dificultades económicas que enfrentan las personas, desarrollando planes que fomenten la utilización del transporte público y reduzcan el costo para los usuarios.

En línea con lo anterior, es importante exponer algunos desafíos que se vislumbran a futuro para el mejoramiento del sistema de transporte público en la ciudad. Paco, de la asociación *Promoció del Transport Públic* (PTP), plantea claramente la necesidad de hacer competitivo al sistema de transporte público frente al vehículo privado. Para ello, es crucial invertir en infraestructura y gestión, más allá de las meras políticas públicas que reduzcan los costos para los usuarios. A su entender, es fundamental atraer a quienes no utilizan el transporte público porque disponen de un vehículo particular, en lugar de enfocarse únicamente en aquellos usuarios que no tienen otra opción más que el autobús.

En el tema de transporte público, yo estoy convencido de que en este momento, €1 invertido en mejora de servicio es infinitamente más incentivador del

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

transporte público que €1 invertido en gratuidad. [...] Lo que me gustaría preguntar es al otro 82%, ¿por qué no utiliza el transporte público? Y esta es la pregunta clave. [...] Porque no tienen un servicio adecuado, o los orígenes-destinos no son adecuados, o no hay una intermodalidad adecuada. Tienen que tomar un tren y un autobús y los horarios no se comunican entre sí, o resulta que el transporte público disponible no es fiable. (Comunicación personal, 2023)

Otra cuestión vinculada a las proyecciones del sistema de transporte público en la ciudad es la creación del Área Metropolitana de Tarragona. Joaquín, el exalcalde de la ciudad, expone con claridad los alcances que esta nueva figura territorial tendría en materia de transporte público.

Creando lo que se llama el área metropolitana de Tarragona, [...] es decir, que los autobuses municipales de Tarragona puedan salir del término municipal que ahora por ley no se puede, a dar servicio a otros pueblos de alrededor. Altafulla, Constantí, Vilaseca, en fin, todo [...] Si nosotros tenemos más clientes, vamos a reducir el déficit, y al mismo tiempo vamos a empezar a, diseñar un trans, un sistema de transporte público integrado en el área metropolitana, no pensado ciudad por ciudad, sino pensado en el conjunto. [...] El área metropolitana [...] pasamos de ser una ciudad de 136.000 habitantes a ser un área metropolitana de casi medio millón. [...] nos va a ayudar a bajar presupuestos, a, por economía de escala, a reducir costes individuales, pero sobre todo, todo esto, el origen es pensar en las familias que lo están pasando mal. (Comunicación personal, 2023)

La propuesta del Área Metropolitana de Tarragona implicaría una nueva distribución territorial y administrativa que tendría un impacto directo en las políticas públicas de transporte. Seguramente permitiría llegar a los usuarios actuales y también invitar a los usuarios cautivos que plantea Paco. Al ser Tarragona una capital de provincia, recibe una gran afluencia vehicular y de personas de los territorios aledaños; por lo tanto, un sistema de transporte público interconectado facilitaría mayores recursos y una planificación integral para mejorar el funcionamiento del sistema.

En definitiva, los desafíos y proyecciones del sistema de transporte público de Tarragona son diversos. Es crucial que los órganos administrativos mantengan un contacto cercano con la ciudadanía y, de esta manera, se aproximen a las necesidades actuales. Para lograr esto, es fundamental avanzar con voluntad política de los diferentes actores, estableciendo canales de diálogo efectivos que permitan abordar con profundidad los desafíos propuestos por los nuevos tiempos, las nuevas condiciones sociales y las necesidades de movilidad para una ciudad en franca vía de expansión.

Conclusiones y reflexiones finales

La historia del transporte público urbano tiene su origen en el siglo XV con la explosión demográfica en las ciudades europeas. A partir de aquí, y particularmente durante los siglos XIX y XX, se genera un desarrollo sostenido que se mantiene hasta nuestros días en materia de movilidad urbana. La Revolución Industrial iniciada en la Europa del siglo XIX se entiende como un hecho histórico que afecta la cuestión de la movilidad urbana en dos frentes. En primer lugar, el desarrollo tecnológico que provocó en los

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

medios de transporte y la evolución de estos que perdura hasta nuestros días; y en segundo lugar, el aumento demográfico de las ciudades, que se masificaron debido al crecimiento industrial, provocando la llegada masiva de familias obreras a los núcleos urbanos y fomentando el crecimiento territorial de las urbes, expandiendo los límites de lo que se entendía como ciudad hasta ese momento.

Respecto de las luchas en materia de movilidad urbana, estas se concentran en el siglo XX, particularmente a mediados de este, cuando el desarrollo tecnológico ya se había consolidado y emergen las reclamaciones sociales por los alcances de los servicios de transporte público en diversos puntos del mundo. En esta misma línea, la liberalización de los sistemas de transporte público y la neoliberalización de la vida urbana han traído consigo nuevas dinámicas de conflictos en materia de movilidad, enfocándose en la cada vez más limitada posibilidad de acceder al derecho a la ciudad. Esto ha transformado el medio urbano en un espacio segregado, donde cada persona debe luchar por sus posibilidades individuales, todo dentro de una lógica mercantil en constante crecimiento.

Desde un enfoque etnográfico, el caso de Tarragona ha permitido observar un proceso global en una escala acotada, pero que incluye muchos de los ejes que han caracterizado el fenómeno de la movilidad urbana en los últimos 150 años. La cuestión del transporte público en la ciudad se remonta a finales del siglo XIX y adquiere más presencia durante el primer cuarto del siglo XX. Tarragona experimenta un gran aumento poblacional en la mitad del siglo pasado, impulsado por el proceso de industrialización que vivió, que atrajo a numerosas familias desde diversos sectores de España. A finales de dicho siglo, tras la dictadura franquista, surge la EMT de Tarragona, que agrupa a las diversas iniciativas privadas que habían brindado el servicio de movilidad urbana en la ciudad durante las décadas anteriores.

La municipalización del servicio de transporte público y el rol de la EMT han permitido un avance significativo hasta la actualidad; sin embargo, este progreso ha estado mediado por las reclamaciones de la ciudadanía, que datan de antes de la existencia de la empresa y se extienden hasta nuestros días. Así como las organizaciones vecinales de mediados del siglo XX reclamaban un medio de transporte digno que les permitiera movilizarse desde los nacientes barrios hasta el centro de la ciudad, actualmente las respectivas asociaciones vecinales y diferentes federaciones continúan estableciendo un diálogo directo con la administración política del servicio, demandando nuevas necesidades y luchando por una empresa de transporte público que se adapte al nuevo contexto de la ciudad y a los desafíos en materia de movilidad que presenta la nueva organización territorial de Tarragona.

En relación con lo planteado al final del apartado anterior, se vuelve necesario desarrollar un sistema de transporte integrado que incorpore a los distintos territorios del Camp de Tarragona. Afortunadamente, este proceso ya está en marcha y se encuentra en una fase inicial; por ejemplo, se ha creado una tarjeta única que permite utilizar el transporte público urbano e interurbano, así como el servicio de trenes que conecta Tarragona con las ciudades aledañas. Por el momento, esta iniciativa ha sido bien recibida, pero, como se menciona, está en una fase inicial y es prematuro determinar si su funcionamiento es el adecuado y si la comunidad objetivo ha modificado sus patrones de movilidad, dejando de lado, por ejemplo, el automóvil particular para dirigirse a Tarragona.

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

A modo de reflexión final y en base a todo lo previamente expuesto, considero importante detenernos en la relación existente entre la explosión demográfica de las ciudades alrededor del mundo y sus respectivos sistemas de transporte urbano. La modernización de la vida humana ha estado vinculada desde siempre con un aumento de la población que habita las ciudades. De esta manera, al entender que en un contexto actual esta modernización sigue vigente, las ciudades no harán más que seguir poblándose, lo que complejiza la vida en ellas. Si a esto le sumamos la tendencia individualizadora que propone el sistema neoliberal, la cuestión de la movilidad urbana se reduce a un problema que cada ciudadano debe resolver, haciendo que impere el capital que cada uno disponga para movilizarse por la ciudad.

El caso de Tarragona ciertamente no escapa a esta situación, manifestándose en una ciudad que, al igual que muchas otras, se encuentra cada vez más a merced de los intereses privados y de la explotación urbana, ya sea a través de nuevos complejos habitacionales, la aún pujante industria petroquímica o el giro turístico de la ciudad y sus alrededores. En este sentido, un enfoque integral de la situación de movilidad urbana permitiría abordar de manera más amplia las nuevas necesidades de la ciudadanía y del medio ambiente. Sin embargo, para lograrlo, debería primar una lógica colectivista y no meramente empresarial o utilitarista, que es la que actualmente guía la organización de las ciudades en general. En la medida en que la movilidad urbana sea entendida como parte esencial de habitar la ciudad, se podrá avanzar en el diseño de un sistema de transporte público acorde a los nuevos tiempos, que finalmente permita mantener lo que se ha logrado hasta ahora y mejorar aquellos ámbitos donde aún existe espacio para ello, siempre vinculado a las necesidades de la ciudadanía.

Referencias bibliográficas

- » Autobuses BCN. (s.f.). *Tarragona*. España: AutobusesBCN. http://www.autobusesbcn.es/lineas_i/tarragona.html
- » Bourdieu, P. (2003). *Cuestiones de sociología*. Madrid: Istmo.
- » Bradley, H. (1996). *Fractured identities: Changing patterns of inequality*. Cambridge: Polity Press.
- » Carbonell, E. (2006). *Los transportes urbanos*. Madrid: Ilustel.
- » Casals, X. (2008). 1957: El golpe contra Franco que sólo existió en los rumores. *Ayer*, 72(4), 241–271. <https://doi.org/10.3138/ayer.72.4.241>
- » Castillo, S., & Mardones, M. (2021). Un prisma histórico para la movilidad urbana desde el complejo presente. En S. Castillo & M. Mardones (Eds.), *La ciudad en movimiento: Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX* (pp. 17–29). Santiago de Chile: Ed. Universidad Alberto Hurtado.
- » Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern Western world*. Nueva York: Routledge.
- » Daniels, P. W., & Warnes, A. M. (1983). *Movimiento en ciudades: Transporte y tráfico urbanos*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- » Diputació de Tarragona. (2016). *Reglament del servei de transport de l'autobús urbà del municipi de Tarragona*. *Butlletí Oficial de la Província de Tarragona*. <http://emtanemambtu.cat/wp-content/uploads/2017/02/Reglament-transport-viatgers-EMT.pdf?iphone=true>
- » Documentación. (2013). *Carta mundial por el derecho a la ciudad*. *Cuadernos Geográficos*, 52, 368–380. <https://doi.org/10.5959/cuageo.52.1.368>
- » Fainstein, S. (2010). *The just city*. Nueva York: Cornell University Press.
- » Fanés, F. (1977). *La vaga de tramvies de 1951*. Barcelona: Laia.
- » Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *Eure*, 31(94), 41–53. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612005000200004>
- » Flamm, M., & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative study. *Mobilities*, 1(2), 167–189. <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>
- » García, F. (2016). ¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana. *Transporte y Territorio*, 15, 348–368. <https://doi.org/10.34096/rtt.i15.5331>
- » Gómez-Luna, E., Fernando-Navas, D., Aponte-Mayor, G., & Betancourt-Buitrago, L. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158–163. <https://doi.org/10.15446/dyna.v81n184.38571>
- » Hernández Sampieri, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.a ed.). México D.F: McGraw-Hill.

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

- » Jirón, P. (2010). Repetition and difference: Rhythms and mobile place-making in Santiago de Chile. En T. Edensor (Ed.), *Geographies of rhythm: Nature, place, mobilities and bodies* (pp. 129–143). Aldershot: Ashgate Publishing Ltd.
- » Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista Invi*, 68(25), 15–57. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582010000300002>
- » Jouffe, Y., & Campos, F. (2009). Movilidad para la emancipación o para el arraigo: Interacción de las escalas en París y Santiago de Chile. *Revista Urbano*, 19, 7–16.
- » Kaufmann, V. (2016). *Re-thinking mobility: Contemporary sociology*. London: Routledge.
- » Kaufmann, V., Bergman, M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- » Kaufmann, V., & Jemelin, C. (2008). La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales? En R. Séchet, I. Garat, & D. Zeneidi (Eds.), *Espaces en transactions* (pp. 83–91). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- » Leralta, J. (1993). *Madrid, villa y coche*. Madrid: Ed. La Librería.
- » Leralta, J. (1996). *Historia del taxi de Madrid*. Madrid: Sílex.
- » Lopes, M. (2018). Cómo nació el primer sistema de transporte colectivo del mundo. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196>
- » Massaguer, L., Fuster, A., & Fernández, V. (2011). Grafismo, cultura de proyecto gráfico y creación de identidad visual en manifestaciones espontáneas en Barcelona y Cataluña. Comparación de tres acontecimientos históricos: Boicot a los tranvías (1951), Marxa de la llibertat (1976) y No a la guerra (2003). *Design Activism and Social Change 2011*. <http://hdl.handle.net/20.500.12082/242>
- » Medrano, A. (2019). *Afrofeminismo: El feminismo en el movimiento por los derechos civiles en Estados Unidos* (Tesis de grado). Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- » Mulley, C., & Nelson, J. D. (2009). Flexible transport services: A new market opportunity for public transport. *Research in Economics*, 25, 39–45. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2009.08.008>
- » Oyón, J. L. (1999). Transporte público y estructura urbana (de mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, Francia y Países Germánicos. *Ecología Política*, 17, 17–35.
- » Pujadas, J., & Bardají, F. (1987). *Los barrios de Tarragona: Una aproximación antropológica*. Tarragona: Ajuntament de Tarragona.
- » Ramos, G. (1991). Tranvías y conflictividad social en Barcelona (marzo de 1951). Actitudes políticas y sociales de una huelga mítica. *Historia contemporánea*, 5, 203–220.
- » Restrepo, E. (2016). *Etnografía: Alcances, técnicas y éticas*. Bogotá: Envión ed.
- » Sánchez, J., & Clavo, A. (Eds.). (1997). *Martin Luther King: Discursos*. León: Universidad de León.
- » Sánchez, M. (2005). La metodología en la investigación cualitativa. *Mundo Siglo XXI: Revista del Centro de Investigaciones Económicas, Administrativas y Sociales del Instituto Politécnico Nacional*, 1, 115–118.

Transporte público, movilidad urbana y ciudad neoliberal...
FRANCISCO PÉREZ HERNÁNDEZ

- » Soja, E. (2010). *Seeking spatial justice*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- » Tuggener, S., Çöltekin, A., & Fabrikant, S. (2012). Mobility and social inequality: Exploring the nexus by the means of sequence analysis and geovisualisation. *International Symposium Masculine/feminine: Geographical Dialogues and Beyond*. <https://doi.org/10.5167/uzh-75285>
- » Zbikoski, E. (2020). Transporte público: La historia sin fin de un sector que siempre superó todos los obstáculos. <https://www.grupometropol.com.ar/nota-single.php?n=21>

Francisco Pérez Hernández / franciscoph97@gmail.com

Antropólogo (Universidad Alberto Hurtado, Chile), Máster en Antropología urbana, migraciones e intervención social (Universitat Rovira i Virgili, España) y Doctorando en Antropología y Comunicación (Universitat Rovira i Virgili, España). Mis artículos e investigaciones han estado orientadas en el área de ecología política, racismos, movimientos sociales y ciudad.