EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA

25/04/14

Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares

Cód: 81176055

Página: 38

ción: LOCAL Valor: 14.441,00 € Área (cm2): 694,1 Ocupación: 61,05 % Documento: 1/1 Autor: CARLOS MÁRQUEZ DANIEL I BARCELONA Núm. Lectores: 682000

SEMINARIO DE UN-HABITAT SOBRE MOVILIDAD URBANA

ALBERT BERTRAN



▸▸ **Pieza única** ▹ El autobús biarticulado que TMB compró para la línea H12, en noviembre del año pasado, a su paso por la plaza de Espanya.

Más madera para el bus

BCN explica al mundo su red ortogonal, un «cambio suave» que no resuelve el problema de la velocidad ≡ **Joan Clos vincula** el transporte público eficaz con el «urbanismo sostenible»

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

El ascensor de la torre Agbar es de los que uno debe coger siempre antes de comer. Desciende a gran velocidad. Un vértigo amortiguado por la visión exterior que regala la peculiar cristalería del edificio de Jean Nouvel. El elevador pierde altura y desdibuja una lejanía aérea de las Glòries que convierte coches y personas en peones de una movilidad aleatoria que resulta no serlo tanto. En la planta 14, convocados por UN-Habitat, la agencia de Naciones Unidas que dirige Joan Clos y que anhela un futuro urbano mejor, decenas de expertos en transporte público trasladan el concepto de sostenibilidad a su profesión. Llueven los ejemplos y los elogios. Pero triunfan los que, además de lograr un bus que piensa en verde, planifican un urbanismo que escupe el humo de los vehículos privados y esculpe carriles destinados al transporte masivo de pasajeros. Barcelona expone su red ortogonal de autobuses, pero habla de **«un cambio suave»,** alejado de las revoluciones más arriesgadas que llegan del otro lado del Atlántico.

Puedes contar con un gran equipo de fútbol, pero si lo calzas con unas chancletas, va a ser complicado que rinda como esperas. La metáfora *futbolera* sirve para ilustrar lo que se presupone de una buena red de transporte público: no basta con rediseñarla, apostar por autobuses híbridos o aumentar la frecuencia de paso de los vehículos. La clave para atraer a más ciudadanos es la rapidez. Adrià Gomila, director de Movilidad del ayuntamiento, es uno de los ponentes. Comparte el plan de 28 líneas verticales, horizontales y diagonales que el consistorio tiene entre manos, del que ya hay 10 en marcha. Explica que cuando el 15 de septiembre sean 14 los recorridos operativos, se prevé que transporten al 50% del pasaje total diario.

Una de las imágenes que acompañan su presentación aporta un dato que pasa inadvertido pero que resulta revelador. Los vehículos privados circulan por las calles de Barcelona a una velocidad media de 20,6 kilómetros por hora. Ninguna mención al bus, que no llega a 13. Durante la plática de Gomila llega a la pantalla grande una videollamada. Es Clos desde Nairobi, donde tiene su despacho. Durante 10 minutos, el exalcalde desgrana algunas de las claves de lo que para él es la movilidad sostenible, y desde la comodidad que granjean tanto la distancia como el cargo, recomienda, en el caso de la capital catalana, **«dar más poder al área metropolitana para que no sea un gobierno débil y pueda tomar decisiones globales». «No hay transporte sostenible sin un urbanismo sostenible, una cosa hace más fácil la otra»,** suspira el también exministro de Industria, que se acuerda de la congelada **«L-9 de metro que ayudaría a mejorar la economía».**

Curitiba (Brasil) ha creado una línea que va a 32 km/h, casi tres veces más que la malla de TMB

China es el extremo de todo. Da buena cuenta de ello Li Zhenyu, miembro del Ministerio de Transporte, que explica que en 35 años el porcentaje de gente que vive en grandes urbes ha pasado del 19% al 52%, con lo que esto conlleva de reorganización a todos los niveles. El Gobierno chino creó en el 2012 un plan de transporte a cinco años vista en 37 ciudades. Entre otros objetivos, aumentar el 50% el número de kilómetros de metro, el 40% el de kilómetros de bus rápido (BRT) y lograr una velocidad comercial en superficie de 20 kilómetros hora.

Metro con vistas

Eso es algo que ya han conseguido en Curitiba (Brasil), con una población y un área metropolitana muy similar a la de Barcelona. Olga Mara Prestes, directora de Movilidad Urbana de esta ciudad, explica que el 45% de la población usa el transporte público, algo que se ha conseguido apostando por limpiar avenidas enteras y destinarlas al transporte público. Es así como crearon el Speedy Bus (bus de gran velocidad), que alcanza los 32 km/h. Algo similar hicieron en Bogotá con el Transmilenio, que surca la capital colombiana sin tropezones de tráfico a 28 km/h pero, es justo admitirlo, arrastra serios problemas de gestión. **«Nosotros no modificamos las calles, hacemos cambios más suaves»,** aporta Gomila. ¿Podrá así el bus convertirse en un eficiente y eficaz metro con vistas? ≡