eldiario.es

Citymapper, la 'app' que se convirtió en autobús

La aplicación, que nació como una alternativa a Google Maps, puso en marcha su primera ruta en Londres donde utilizaba sus propios autobuses inteligentes

Citymapper te dice dónde ponerte en el andén para tardar menos o por qué salida salir para llegar antes a tu destino, entre otras muchas cosas



DAVID SARABIA – 19/06/2017

Citymapper es una app que lleva años proporcionando información en tiempo real sobre el transporte público basándose en los datos abiertos de varias ciudades del mundo. Hace apenas dos semanas, probaba su propia línea de autobús en Londres. El trayecto, de unos cinco kilómetros, conectó de forma experimental durante dos días los barrios de Southwark y Black Friars, en el centro. Los minibuses verdes, con capacidad para 30 personas, ofrecían puntos de carga USB y mostraban a los pasajeros en pantallas digitales información sobre su trayecto y donde debían bajarse.

El proyecto piloto y gratuito ofrecía una línea alternativa de autobuses que, en función de la demanda, el tráfico y los pasajeros, proporcionaba rutas dinámicas e incluso paradas "cambiantes" para cada día de la semana. Desde la compañía no quieren dar muchos detalles sobre el futuro de esta iniciativa: "De momento es un experimento", explican.

Es el último movimiento de una *app* que en los últimos años ha revolucionado el transporte público. Si asumimos que la función crea el órgano y la necesidad crea

la función, en Londres, este principio lamarkiano parece que se aplicó a las mil maravillas. Tenemos un entramado urbano, una gran urbe que se mueve y la necesidad de movimiento asociada a la gran ciudad. Así que a finales del 2011 apareció Citymapper, la obra maestra de Azmat Yusuf, un exGoogle que ya ha conseguido que "la aplicación definitiva para el transporte" esté presente en 40 países.

En Londres viven más de 8,5 millones de personas que cada día toman el tren, el autobús, el metro, el tranvía, el metro ligero, el ferry o una suma de los anteriores para ir a trabajar. Una ciudad que se extiende 1.500 kilómetros cuadrados sobre la tierra necesita tener una red de transporte acorde a su tamaño. Y si no es así, al menos una *app* que sí los organice y clarifique. Por este motivo, en mayo de 2011 surgió BusMapper, el software "madre" que propició seis meses más tarde el lanzamiento de Citymapper.

La *app* se encargaba de monitorizar los trayectos de cada línea de autobús de la ciudad: cuánto tardaba, qué ruta seguía, dónde había menos tráfico y qué conexiones eran necesarias para llegar al destino. Bajo una interfaz sencilla e intuitiva, la *app* se popularizó, pero varios problemas en su desarrollo, la falta de actualizaciones y la proliferación de nuevas líneas de autobús o las modificaciones de muchas de ellas frustraron su crecimiento hasta que finalmente cayó en desuso.

A la par, la agencia de transportes de Londres (Transport for London - TFL), comenzaba un proceso de recopilación y monitorización de datos sobre su servicio. Querían incluir información sobre las líneas, los horarios, la frecuencia de uso y las rutas, pero en vez de cerrar el acceso al público, lo abrió. El *open data* (datos abiertos) lo cambió todo. "Esto permitió que cualquier desarrollador pudiera cogerlos y construir cualquier aplicación, cualquier solución sobre ellos", explica a eldiario.es Analía Plaza, mánager de Citymapper en España.

En Barcelona todo; en Madrid, (casi) nada

El funcionamiento de Citymapper se basa en los datos que las diferentes agencias de transporte del mundo proporcionan a la app. "En Londres es Transport for London, que tienen unos datos que están muy bien, tanto estáticos como en tiempo real; pero este no es el caso de todas las ciudades", continúa Plaza. Por eso, a veces necesitan crearlos de la nada.

Cuando el software llegó a España hace tres años, las primeras ciudades donde apareció fueron Madrid y Barcelona. La primera por una cuestión capital, la segunda porque los usuarios de la app eligieron que así fuera a través de una encuesta en su página web.

En Madrid, los únicos datos de los que pudieron disponer fueron los de la EMT (Empresa Municipal de Transportes), o lo que es lo mismo: el servicio de autobuses urbanos. "No había nada de datos, así que los construimos: la red de Metro, la de Metro Ligero, la de Cercanías... Al final es hacer una serie de líneas y meterle unos horarios o frecuencias", explican desde Citymapper. En 2017 la app ya incluye los puestos de BiciMAD y el número de bicicletas libres, así como los Car2Go cercanos.

Mientras que en Madrid tuvieron que partir casi de cero, en Barcelona ya les habían adelantado el trabajo. La ciudad ofrece open data en prácticamente todos sus transportes: "Allí tienes TMB (metro y autobuses), más operadores de autobuses agrupados en el área metropolitana de Barcelona, el ferrocarril de Cataluña, Rodalies (que es Renfe) y el tranvía", dice Plaza, que reconoce que los casos de Barcelona y Londres son más bien excepcionales.

"Empezamos a construir herramientas propias para generar esos datos y, sobre todo, para no depender todo el tiempo de ingenieros que nos los hicieran", continúa la manager de la app. Así van a incorporar próximamente los horarios y rutas de Crossrail, un nuevo tren de alta velocidad que será inaugurado en Londres el año que viene o de los Peseros en México, unos microbuses que integran una caótica red de transporte y que atienden únicamente a las demandas de los clientes, que pueden bajarse o subir en cualquier punto del recorrido.

Esas herramientas de las que habla Plaza permiten a Citymapper "crear nuestros propios datos y arreglarlos, porque muchas agencias publican pero no siempre son perfectas. Y luego, añadir datos extra, como salidas y entradas de estaciones, tiempos de transbordo, donde ponerse en el andén...". Porque la app también especifica cual es el punto justo en el que tenemos que esperar al metro si queremos bajarnos delante de la salida.

Mejorar el transporte hasta ser un medio de transporte

Citymapper nació en diciembre del 2011 con una misión: convertirse en la alternativa a las rutas que ofrece Google Maps para ir de un sitio a otro. Pero, ¿de verdad son mejores? "Depende de la ciudad", dicen desde la compañía.

"En temas de incidencias ganamos simplemente porque estamos atentos", continúa Plaza, que pone un ejemplo sobre la cobertura que ofrece la app ante el cierre de líneas que, desde el año pasado, viene afectando a Metro de Madrid. "Estamos atentos, tenemos herramientas para localizarlos en nuestros sistema [los cortes] y que el algoritmo evite esas rutas y estamos muy atentos a los datos de las alternativas para que el día que cierren lo tengamos todo perfecto".

Y para el que se lo esté preguntando: no, Citymapper no nos ayudará si vamos de viaje a Berlín o a cualquier otro punto del globo. Es una app pensada para "el que coge el autobús todos los días", concluye Plaza. Aún es pronto para saber en qué se convertirá Citymapper en el futuro, pero no esconden que ya están investigando cómo funciona la legislación en varios lugares del mundo. Jean-Baptiste Lamarck lo dijo: la función crea al órgano. El transporte creó a Citymapper. Y Citymapper, a los autobuses verdes.