www.laprovincia.es
LA PROVINCIA
DIARIO DE LAS PALMAS

ENTREVISTA

Manuel Herce: ´No se puede destruir la ciudad para que los coches circulen´

"Si se apuesta por el transporte colectivo no se puede defender el coche, que es su enemigo", afirma el ingeniero de Caminos y Premio Nacional de Urbanismo



5/11/2014

El director de la Villa Olímpica de Barcelona 92 y asesor de la de Río de Janeiro 2016, el ingeniero de Caminos y Premio Nacional de Urbanismo, Manuel Herce (Madrid, 1947) considera que la ciudad no puede destrozarse para el automóvil.

Desde los Juegos Olímpicos del 92, Barcelona es un ejemplo de cómo una ciudad puede transformarse para el peatón.

Barcelona como San Sebastián son ejemplos excelentes de una política continuada en la que todo va en la misma dirección. Cómo recuperarla para el ciudadano y dejar atrás esa idea de que la urbe es para el coche. No quiero demonizar el automóvil porque éste tiene su función en la periferia pero no se puede destrozar una ciudad para él. Allí se ha entendido muy bien que el transporte público es una cadena. Coges el tren para ir de la periferia a la ciudad, luego el metro, la guagua o la bicicleta para moverte de un sitio a otro. Todos estos elementos son complementarios.

¿El BRT es el sustituto del tranvía por su menor coste?

No lo sé, pero yo creo que el coste es el mismo o muy parecido. El coste no está en los raíles o en los vehículos sino en la transformación de la ciudad. Es decir, aprovechar toda esa transformación que supone la instalación de estos sistemas en hacer plazas donde van ir las paradas, carriles de bicicletas más rápidos, etc. Todo eso es lo que es costoso, no el que vaya un carril de asfalto o de hierro. Hay estudios que dicen que el BRT es más barato que el tranvía pero yo creo que, bien hecho, cuesta lo mismo.

Es decir, que cada ciudad tendrá que ver qué sistema implanta en función de sus necesidades.

Cada ciudad debe implantar lo que quiere, lo que le sea más oportuno o adecuado a su territorio. En ese aspecto, aquí lo están haciendo bien porque hay un proyecto urbano hecho por el Ayuntamiento y no por el concesionario. En el mundo hay proyectos, como en Buenos Aires, México o Cali, que funcionan muy bien. Y, además, han transformado la ciudad. En Río de Janeiro, Sau Paulo, Lima, por ejemplo, han hecho barbaridades colocando viaductos, estaciones volando; hechas por el concesionario del BRT.

¿El transporte público tiene que estar gestionado por la administración municipal?

No, no, no. La ciudad debe gestionar sus proyectos y luego se los puede dar a los particulares para que gestionen. Las planificaciones las tiene que hacer el municipio, ni siquiera el Estado porque sus ingenieros son muy peligrosos. No entienden de ciudades. Confunden el rigor con el decimal, como digo yo. Calculan muchas cosas pero destruyen las ciudades. El BRT es una parte de ese proyecto de ciudad como hacer un carril bici, una calle o una plaza. Y al ser una inversión importante ayuda a hacer muchas cosas. No es que sea más barato o menos. Si es más caro, mejor. Hay que aprovecharse. No tirar el dinero.

¿Será fácil implantar el BRT en Las Palmas de Gran Canaria?

Sí. Hay gente que se queja de que las calles son estrechas, pero en París se ha implantado un sistema de guagua regularizado y han quitado los coches. Lo que no se puede continuar es esa convivencia en la ciudad de coche y transporte colectivo. Ya se lo he dicho al alcalde. Si se apuesta por el transporte colectivo no se puede defender el automóvil, que es el enemigo. Hay espacio porque quitarán aparcamientos o estrecharán vías. En Barcelona se han estrechado a 2,50 metros, suficientes para que pase un coche. Caben los coches pero más despacito.

¿Y convencer a los ciudadanos del nuevo sistema?

Por suerte, en España y Europa los ciudadanos están respondiendo muy bien y esa batalla contra el coche está ganada. No se puede destruir la ciudad para que estos circulen.