BARCELONESES GLOBALES

Marc de la Barrera i Bardalet

Ingeniero civil e industrial, doctorando en Economía en el MIT

Barcelona Global

www.barcelonaglobal.org

En bici desde la ciudad de los coches

¿Qué podemos aprender de la movilidad en bicicleta en Boston?

En un proceso participativo, la prioridad de los bostonianos era "tener calles más agradables para peatones y bicicletas"

■ Estamos acostumbrados a pensar en Estados Unidos como el país del coche. Y no estamos equivocados. Por eso sorprenden todos los cambios que Boston está haciendo para promover el transporte en bicicleta. En el 2017 se hizo pública la iniciativa del Ayuntamiento Go Boston 2030, que definía los objetivos de la ciudad relacionados con la movilidad. En un proceso participativo, la prioridad número uno de los bostonianos era "tener calles más agradables para peatones y bicicletas". Entonces, el 2% de los trayectos se hacían en bicicleta, con la intención de que en el 2030 se multipliquen por cuatro y el transporte en coche con conductor único se reduzca a la mitad. Desde entonces, se han quitado varios kilómetros de carriles y parkings para coches para dedicarlos a la bicicleta. Si no hay carril bici, se puede ir por el carril bus. Y si no, se deja claro que las bicicletas tienen la misma prioridad que los coches sobre el asfalto, con señales frecuentes de "Las bicicletas pueden utilizar el carril entero", tanto verticales como en el suelo. En Boston parecen entender que la movilidad del futuro no pasa por el coche particular.

¿Cómo podría trasladarse a Barcelona?

Sobre todo, es necesario un pacto social entre bicis, coches y peatones

■ Barcelona está dando pasos importantes para aumentar el uso de las bicicletas, pero pedalear por Boston es más agradable. Los carriles bici deben ser, además de seguros, prácticos. Intentad ir de plaza de las Drassanes a la Universitat Pompeu Fabra: os encontraréis con hasta ocho interrupciones extras a las que los coches no están sujetos. Nos debería parecer normal ver a ciclistas ocupando el carril central de alguna calle del Eixample si quieren girar a la derecha, como hacen las motos. El servicio de Bicing debe ser más fiable, las bicis, de mejor calidad, e integrado con la T-Mobilitat. Pero, sobre todo, es necesario un pacto social entre bicis, coches y peatones. En Boston las bicicletas en la carretera se respetan, y nunca van por la acera. En Barcelona, en el asfalto molestan. Las transiciones son difíciles: cuando se le quita espacio al coche para dedicarlo a la bici, al día siguiente no hay menos coches ni más bicis. Pero a largo plazo, cada coche de menos implica menos congestión, menos ruido, menos contaminación y una ciudad más agradable. Si creemos en la transición energética, aparte de electrificar la demanda, esta debe reducirse. Y mover 1.500 kilos de metal para transportar 80 no parece la solución del siglo XXI.

La Guardia Urbana se estrena con nota en los foros internacionales de seguridad

La policía de Barcelona participa en un encuentro de ciudades que han sufrido un atentado terrorista

MAYKA NAVARRO
Barcelona

Al final fueron 3.000 y no las 20.000 que se esperaban las personas que presenciaron el sábado la final de la Champions femenina en la plaza Catalunya. El dispositivo policial diseñado para gestionar esa masa incluye criterios antiterroristas. Decidir dónde y por qué se coloca un bolardo en un tramo urbano también tiene mucho que ver con la prevención de atentados. De todo eso y de las lecciones aprendidas de aquel dramático 17 de agosto del 2017 habló la Guardia Urbana de Barcelona hace unos días en un encuentro internacional de ciudades celebrado en Estocolmo, la Counter Terrorism Preparedness Network (CTPN). Un foro en el que participan capitales de Estado y ciudades que han sufrido un atentado y en el que la policía de Barcelona se relacionó de tú a tú con las principales agencias internacionales en materia de seguridad.

La iniciativa forma parte de un ambicioso proyecto de la Guardia Urbana de la capital catalana para promover su presencia internacional con el objetivo de compartir conocimientos, intercambiar experiencias y buenas prácticas y formar parte de una más que interesante red de contactos con actores que se enfrentan a problemáticas comunes a las de Barcelona.

Un proyecto impulsado con tesón por la directora de servicios de prevención del Ayuntamiento, Àngels Vila, encargada de participar como ponente en las sesiones de Estocolmo. La técnica viajó a Estocolmo con tres guardias urbanos, el inspector Jordi Oliveras y los subinspectores Iban Torras y David Pérez, que hace tiempo que participan, por separado, en grupos de trabajo de aspectos concretos sobre el terrorismo como el análisis de las amenazas, la seguridad o las lecciones aprendidas de atentados. Esa fue precisamente la ponencia que presentó la Guardia Urbana en el encuentro en el que la propia Àngels Vila explicó como desde los atentados la totalidad de la plantilla de la policía ha recibido una formación de ocho horas exclusiva sobre cómo reaccionar tras un atentado. Unos aprendizajes diseñados a partir de los errores y los aciertos tras los ataques del 2017 y de los que se extrajo como lección primordial la imperiosa necesidad de coordinar con excelencia la primera respuesta en la que están incluidos, además de los cuerpos policiales, servicios sanitarios, servicios sociales y asistenciales y bomberos.

Al final, todas las grandes ciudades comparten unas problemáticas en seguridad y convivencia a las que se enfrentan o previenen con respuestas o soluciones más o menos acertadas. Comprobar de primera mano qué se está haciendo en el resto del mundo, ya no solo a nivel policial, sino también qué pueden aportar la universidad, los técnicos o los expertos en determinadas materias es lo que permite este tipo de foros en los que la Guardia Urbana "quiere estar aprendiendo y aportando", explica Vila.

Ciudades como Mälmo han pedido a la Guardia Urbana que les enseñen su modelo de mediación

Apostando también, añade, por la participación en proyectos europeos para acceder a fondos económicos para optimizar la financiación. Por ejemplo, la Guardia Urbana participa en el programa Hestia, para la prevención de violencias de género y doméstica; o el Spirit, muy innovador, sobre la protección de espacios religiosos y centros de culto; además de otros destinados a la formación de sus policías. "Acabamos de asomar la cabeza, y ciudades como Mälmo en Suecia ya nos han pedido que compartamos nuestro modelo de mediación telemática", explica Vila. "No hemos hecho más que empezar y somos igual de humildes que ambiciosos", asegura.●

XAVIER CERVERA / ARCHIVO

Un guardia urbano de Barcelona el 17 de agosto del 2017, tras los atentados yihadistas

Aflorar violencias machistas

■ **Prevenir violencias machistas y domésticas desde la policía de proximidad, las policías de barrio, esos primeros ojos que están más cerca del ciudadano. Esa es una prioridad marcada literalmente a fuego por la jefatura que lidera el intendente mayor y jefe de la Guardia Urbana Pedro Velázquez y que se ha traducido en la creación de una mesas de evaluación que analizan y canalizan al servicio municipal que corresponda actuaciones donde la patrulla ha podido intuir el germen de un episodio de violencia. Un modelo de actuación para aflorar violencias ocultas, o para prevenirlas, con las que están especialmente comprometidos los guardias urbanos a la espera de que la cúpula de los Mossos d'Esquadra dé luz verde al protocolo para que la Guardia Urbana empiece también a recoger esas denuncias.**