

BARCELONESES GLOBALES



Esther Lanaspá Pérez
Montreal

Jefa de proyecto,
'coach' de startup y
estudiante de Biología,
rama Biodiversidad,
Ecología y Evolución



www.barcelonaglobal.org

Aceptar que todos los caminos llevan a Roma

¿Qué podemos aprender de los estudios universitarios en Montreal?

Ofrecen una gran flexibilidad y promueven la autonomía

■ Salta a la vista la flexibilidad de los programas de las facultades de Montreal. El tronco común obligatorio es reducido y permite a los estudiantes elegir vías de especialización y opciones desde el segundo año. Varias universidades ofrecen una doble titulación, a menudo en facultades diferentes, e incluso imponen elegir al menos una materia optativa en otra facultad. Este funcionamiento, que puede parecer desorganizado y confuso, es una forma de implicar al estudiante en sus estudios y su futuro. Los alumnos disponen de consejeros para acompañarlos en sus elecciones,

pero el intercambio entre pares constituye el mejor medio para construir su trayectoria. Los estudios se pagan por materias y los estudiantes tienen derecho a renunciar a una opción sin coste ni mención en el dossier académico. Además, las prácticas en empresa o en laboratorio no solo son obligatorias, sino que los profesores se implican en su seguimiento. A esto se suma que la modularidad permite compaginar estudios y trabajo. Los jóvenes canadienses se benefician de una cultura que los prepara para elegir y aceptar el error; en resumen, a ser adultos.

¿Cómo se podría trasladar a Barcelona?

Las universidades barcelonesas podrían adaptar sus planes de estudios

■ La enseñanza europea tradicional pone en valor el zócalo de cultura general, lo que conlleva inculcar un tronco común robusto, que se puede convertir en una larga y pesada trayectoria de tres años de materias obligatorias. Se debería apostar por responsabilizar a los estudiantes y dejarles más elección en sus programas. La creación de dobles diplomas es un primer paso en el reconocimiento de la diversidad de perfiles individuales, aunque la forma de presentarlos prejuzga a menudo un objetivo laboral preciso y no la curiosidad intelectual del estudiante. Los programas universitarios podrían ser repen-

sados para introducir modularidad, con vías de especialización y materias optativas más tempranas. La idea no es abrir todas las posibilidades, se puede mantener un hilo conductor con bloques de opciones. El hecho de reembolsar al alumno si cambia de opinión puede parecer mercantil, pero le obliga a implicarse en la materia. Y abre la posibilidad al error. Como los estudiantes evalúan el contenido de los cursos y la reputación del profesor, esto conlleva un juicio de la calidad de la enseñanza. Es un riesgo que hay que aceptar y gestionar para permitir que cada uno elija su propio camino.

“Es sano dedicar calles solo al transporte público”

Khalid Alhogail

Presidente de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP)

ENTREVISTA

DAVID GUERRERO
Madrid

Barcelona será en junio la sede del mayor congreso de transporte público, organizado por la Unión Internacional del Transporte Público (UITP). Una de las patronales con más peso en Bruselas ha escogido la capital catalana para reunir por primera vez tras la pandemia a más de 15.000 representantes del sector llegados de más de un centenar de países.

¿Considera el transporte público de Barcelona un modelo a nivel internacional?

Sin duda, es una de las ciudades líder del sector y una referencia para el resto por cómo ha integrado los diferentes medios de transporte. Además, destaca el espacio destinado a las bicis y los peatones, ambas opciones son también medios de transporte.

Entonces, ¿de qué hablamos cuándo hablamos de transporte público?

El transporte ya no es solo el metro, tranvía o autobús, sino que es una combinación de todos ellos, incluyendo la movilidad compartida si es pública.

La mayoría de las personas que se han pasado a la bici y al patinete antes se movían en metro o bus, pocos de ellos iban en coche. ¿Los nuevos modos de transporte son

entonces aliados o competencia?

Son parte de la movilidad. Si vas de un punto a otro, usarás diferentes medios de transporte, y seguramente los primeros 200 o 300 metros sean siempre a pie. Depende de cada viaje y de la disponibilidad del lugar.

¿Las restricciones al vehículo privado son un acicate para el transporte público?

Hacer una ciudad habitable siempre facilita la movilidad. Y para ello, muchas veces necesitas dar prioridad a componentes como el metro, los autobuses o el tranvía. Es la manera más eficiente de mover un gran número de personas con pocos vehículos. Y además, reduce las emisiones contaminantes de un modo importante.

Los pasos que en ese sentido está dando Barcelona en los últimos años levantan ampollas...

Hay que avanzar. Es sano tener algunas calles dedicadas únicamente al transporte público. Uno de los mejores ejemplos es Bogotá, en Colombia. Ha sido un gran éxito para la alcaldesa de allí. Ganó las elecciones prometiendo a la gente que se podría mover más rápido de un lugar a otro con calles abiertas solo al transporte público.

La mascarilla era obligatoria en el transporte público de España hasta hace apenas un mes. ¿Ha sido un sector estigmatizado injustamente?

El uso de la mascarilla como medida de protección era necesaria en su momento. Ahora volvemos a la vida, estamos recuperando los pa-



Alhogail, en la sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

sajeros que teníamos en el 2019 y debemos agradecer a la mascarilla que nos haya ayudado a continuar nuestro viaje.

Todas las compañías de transporte público sufrieron importantes pérdidas por la pandemia. ¿Dan la crisis por superada?

El transporte y el turismo dependen del movimiento de las personas, y esto se paró por completo. Pero el transporte no se puede desmantelar ni parar de golpe, tie-

nes que seguir proporcionando servicio para el personal sanitario, por ejemplo. Fue muy perjudicial desde el punto de vista financiero.

Y ahora se incrementan los precios de la electricidad y el combustible. ¿Qué pueden hacer?

Este es el principal reto para los expertos en transporte público que vamos a reunir en Barcelona. Esperamos con ganas sus investigaciones y el intercambio de opiniones. Debemos mitigar el alto

coste de la energía, que hace la vida más difícil y más cara. Tengamos en cuenta que el transporte público debe tener un precio asequible, de lo contrario sería inaccesible para sus usuarios.

Los trenes de Renfe han pasado a ser gratuitos temporalmente.

¿Es una opción recomendable?

Alemania también lo hizo, con un billete de nueve euros, y las conclusiones del impacto no están claras. Es un apoyo puntual, luego vuelven a tener los precios normales y los costes fijos siguen siendo los mismos.

¿Se han sentido los operadores acompañados por los gobiernos en esta crisis?

Es diferente en función del país.

Congreso en junio

“Barcelona es una referencia del sector y destaca el espacio que tienen bicis y peatones”

Incremento de costes

“El transporte público debe mantener un precio asequible para no hacerlo inaccesible”

Tenemos un mundo muy grande con un montón de diferencias.

El veto para los diésel previsto en Europa afecta a las flotas de buses y trenes. ¿Están preparados para ese futuro escenario?

Todos los gobiernos están llamados a ello. Hay mucho interés en evolucionar hacia los autobuses eléctricos para reducir emisiones. Es el momento de hacerlo. Las metas como la de Europa en el 2035 ayudan aquí y también allá, quizás de diferentes modos, pero con el mismo objetivo.

¿Hay soluciones universales que funcionen en todo el mundo?

Los países son diferentes, la topografía es diferente, los sistemas de financiación son distintos. No hay algo que sirva en todos los sitios... Aun así, nos veremos en Barcelona para cooperar e intercambiar experiencias y éxitos.●