

Una empresa de Terrassa viste el AVE

SÍLVIA MARIMON, **Terrassa**
¿De qué color debe ser un uniforme de un trabajador del AVE? ¿Qué material es el mejor? ¿Cómo tienen que hacerse las costuras para que resulte confortable y resistente? ¿Cómo deben distribuirse las cremalleras, velcros y cordón? ¿Qué proporción debe tener de algodón y poliéster para que sea fácil de lavar y planchar? A todo eso y más deben responder los siete miembros del equipo de Tecnitex Ingenieros S.L, cinco de ellos mujeres ingenieras que no superan los 30 años. No es el primer trabajo que esta empresa de Terrassa realiza para Renfe. Su fundador, Joaquim Detrell, ya diseñó, a principios de los noventa, todo el interior del AVE: desde las tapicerías y moquetas hasta el aislamiento, pasando por las mantas. La preocupación principal fue que todo el material textil fuera ignífugo. Ahora, su hija Ariadna es la que lidera el equipo que tiene que idear los pantalones, camisas, anoraks y gabardinas para los 300 trabajadores del tren de Alta Velocidad. Su equipo se encarga de decidir el color, el material, la distribución de los bolsillos, dónde irán las cremalleras e incluso el número de puntadas por centímetro en las costuras. La misma ropa debe dar abrigo a los leridanos, pero no resultar demasiado calurosa para los sevillanos. Y sobre todo, debe ser fácilmente recuperable, es decir, que lavarla y plancharla no resulte una tarea ardua.

Ropa bonita

Y es que el textil es mucho más que diseñar ropa bonita para ponerse. Hay que ir más allá de la estética. Por ejemplo, valorar las consecuencias psicológicas de escoger uno u otro color. El amarillo podría resultar incluso estresante si a alguien no le gusta ser el centro de atención, además apunta Detrell, “es mejor que no parezca un uniforme, si se quiere el que lo lleva se sienta cómodo”. El material, a parte de ser transpirable, tiene que “facilitar el movimiento y ser sencillo de lavar y planchar, no tiene sentido hacer camisas 100% de algodón si hay que lavarlas casi a diario”.

Asesorar y dar las pautas para confeccionar un uniforme es sólo una pequeña parte de las tareas que realiza esta empresa. En sus 15 años de existencia ha ayudado a 80 empresas e instituciones españolas y extranjeras a superar la crisis del textil reconvirtiendo su producción. Detrell también ha trabajado para diseñadores de prestigio como Jesús del Pozo o Roberto Verino.

“Ya en 1985 en una conferencia advertí que con la nueva competencia, el textil debía innovar y seguir otras estrategias”. El camino que ha tomado Detrell es el del textil técnico. Se trata de especializarse “en productos textiles que sean algo más que moda o vestirse”. Las posibilidades son amplias: aislamiento de cables, mallas para proteger cultivos, embalajes de transporte y mercancías, chalecos antibalas, uniformes para protegerse de los productos químicos, ropa para deporte de alta competición... “Este tipo de textil está más protegido de la importación porque exigen más seguridad, y hay más necesidad de conocer y tener cerca al proveedor”, señala el fundador de la empresa.

Una red inconexa y poco segura

BLANCA CIA, **Barcelona**
“¿Y ahora, qué?” La pregunta se le ve en la cara a Jordi Hereu, concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, en el cruce de paseo de Gràcia hasta donde llega el carril bici pintado en la acera de la Gran Vía que empieza en Marina. La misma pregunta se podría hacer al otro lado del tramo central de la Gran Vía, donde el carril bici muere súbitamente a la altura de Urgell. Porque cuando se trazó ese carril bici —tanto por un extremo como por el otro— no se pensó en cómo solucionar la conexión entre ambos. No se pensó entonces y se sigue sin buscar una solución.

El de Gran Vía es un ejemplo de carril bici que además de estar sobre la acera, lo que es fuente de conflicto entre ciclistas y peatones, no resuelve la conexión de ambos extremos del Eixample, el distrito más transitado por los cientos de ciclistas que utilizan ese vehículo para sus desplazamientos. Un número de usuarios que es objeto de contaje desde el pasado mes de mayo para actualizar los últimos cálculos de unos 20.000 diarios.

El paseo con el edil empieza en la confluencia de la calle de Tarragona con la plaza de Espanya, una plaza complicada para atravesar y que ha empeorado desde el inicio de las obras en las Arenas. De allí al Paral·lel. Carril bici segregado sin excesivos problemas en los cruces de las calles que bajan a la avenida, pero con un lío importante en algunas intersecciones. En la de Calàbria, por ejemplo, el concejal experimenta la prepotencia del vehículo sobre la bicicleta cuando pasa con el semáforo en verde y un turismo impone la ley del más fuerte.

La situación es la siguiente: el semáforo de la bici —sólo

Jordi Hereu, concejal de movilidad del Ayuntamiento en Barcelona comprueba sobre el terreno los problemas de la bici



El concejal de Movilidad, Jordi Hereu, en el carril bici del Paral·lel. / CARLES RIBAS

hay uno en cada extremo del cruce que no puede ser visto por los coches que lo atraviesan— está en verde. De forma simultánea también lo tienen los coches que bajan por el Paral·lel y se quieren incorporar a Calàbria. El resultado es que los vehículos —incluidos los autobuses de línea que hacen ese giro— se encuentran con el paso de los ciclistas. El susto —y

En Barcelona, unas 20.000 personas se desplazan a diario en bicicleta

no pocas caídas— está asegurado. ¿No sería mejor cambiar la frecuencia de paso de las bicis para no coincidir con los giros? “Está claro que el paso de las bicicletas no está bien resuelto”, concluye el edil después de observar varias veces los cambios semafóricos del cruce, en el

que, además, faltan semáforos indicadores del paso de bicicletas.

El del Paral·lel fue uno de los primeros carriles bici segregados de Barcelona. Una ciudad que hace una decena de años empezó a promover campañas a favor del uso de la bicicleta. Ahora la ciudad tiene 124 kilómetros de carril bici, según las cuentas del consistorio, pero discutidas por las entidades del sector, que sostienen que son muchos menos.

La conexión de muchos de esos carriles no existe, y hay demasiados encima de las aceras. Esta opinión es defendida por muchas entidades que promueven el uso de la bicicleta y que son partidarias de pacificar el tráfico de la red secundaria de calles. Las bicicletas podrían circular por la calzada, con el resto de los vehículos si éstos no superaran los 30 kilómetros por hora. Ese es el criterio. “Además, hay un problema de falta de cultura del uso de la bicicleta y de respeto entre todos”, consi-

dera Hereu. Lo dice después de sortear a vehículos estacionados en los carriles bici de la calle de Diputació. Hereu se suma a la práctica de entrar y salir del carril bici, que a menudo se convierte en zona de carga y descarga o de taxis y vehículos que estacionan. “Esto no puede ser”, murmura el concejal. ¿No sería más práctico segregar uno de los carriles bici de una de las dos calles y protegerlo con aparcamiento de vehículos o motocicletas, o con algo que impida la ocupación? Hereu comprueba en la calle de Provença que ese método —también aplicado en Enric Granados y Tuset— da más seguridad al ciclista, no molesta a los peatones y difícilmente puede ser invadido por otros vehículos.

La idea de segregar un carril bici en Consell de Cent o Diputació también ha sido propuesta por colectivos y entidades, como Ecologistas en Acción que, en general, defiende la segregación segura de los carriles y que estén en la calzada.

Pero segregar un carril seguro supone eliminar uno de circulación para el resto del tráfico, y es ahí donde la política del consistorio es tibia. “Hay que buscar una fórmula de equilibrio y mirar de no perjudicar a nadie”, apunta, diplomático, el edil de Movilidad, que en menos de tres manzanas del Eixample ha tenido que esquivar una furgoneta que descargaba en el carril bici, ha visto un viejo Porsche aparcado sin el conductor y ha presenciado como un taxista ha parado en el carril bici a menos de 10 metros de la esquina.

¿Diagnóstico después del paseo? El edil cree que la política de crear kilómetros de carril bici para promover su uso en la ciudad ya no es suficiente: “Hay que completar la red y, sobre todo, buscar las fórmulas para que sea más segura no sólo para los ciclistas, sino para todos”.

La seguridad y la normativa, a revisión

B. C., **Barcelona**
La percepción del uso de la bicicleta en la ciudad por el edil Jordi Hereu es la del responsable de la Movilidad de toda la ciudad: personas, bicicletas, motos, coches... En definitiva, del diseño de una red integral. Pero el diseño de la política de la bicicleta en el consistorio corresponde, principalmente, a una de las carteras que gestiona Esquerra Republicana. La Comisión Cívica del Peatón y la Bicicleta, presidida por Jordi Portabella, anunció hace ya dos años la elaboración de un plan director de la bicicleta o plan estratégico que debería trazar las principales políticas que seguir. Sin embargo,

pese al tiempo transcurrido, ese plan no se concreta en nada, algo que provoca cierta desazón entre numerosos colectivos del sector de la bici. “Después de reuniones y reuniones no se llega a nada. Parece que en el fondo se trata de un problema de falta de coordinación y de criterio del Ayuntamiento”, argumentan en el Bicicleta Club de Cataluña (BACC). Eso es un momento en el que el uso de la bici es creciente y, por tanto, cuando los pro-

blemas más graves, como los robos, se agravan día a día. “En el último plenario de la comisión, el vicepresidente de ésta se comprometió a agilizarlo”, añade un responsable del BACC. En la actividad cotidiana esa entidad echa en falta cosas en principio tan simples como el mantenimiento de los carriles bici de la ciudad. Por ejemplo, el estado del firme del Paral·lel o el pintado de las líneas de los carriles más anti-

El vicepresidente de la comisión es el edil Ricard Martínez (ERC), que defiende que no pocas de las propuestas que surgieron de aquellas sesiones son difícilmente aplicables. “La política de la bici tiene que ser razonable”, rebate. En su opinión, una de las prioridades en este momento es, para empezar, conocer el censo real de los usuarios. Este contaje se está realizando con la instalación de bandas en los carriles bici. También de-

fiende que se debe revisar la normativa: “Con la normativa actual, las bicicletas tienen que ir por la derecha, pero eso supone ir por el carril bus cuando lo hay. ¿Entonces hay que desplazarse a la izquierda, con el peligro que eso supone porque se invade un carril más rápido?”, se pregunta. A juicio del edil hay muchas cuestiones por resolver, como la obligatoriedad del casco, la posible bajada de los aparcamientos a la calzada y el incremento de éstos, además de la introducción de algún chip identificativo para luchar contra los robos. Algo ya anunciado hace años y tampoco ejecutado.