EL CORREO .COM

Sobre coches y autobuses

El veto de un municipio vizcaíno a una línea del pueblo vecino pende sobre la planificación del transporte público en Euskadi



Un autobús circula en el centro de Londres junto a una estación de metro.

JAVIER MUÑOZ – 15/03/2015

Escribe Tom Vanderbilt en su libro 'Tráfico' (Ed. Debate): "Cuanta más gente elige ir en coche al trabajo, peor es el tráfico. Eso eleva el tiempo que los autobuses deben pasar en el tráfico, lo cual eleva también el coste para las compañías de autobuses, las cuales a su vez deben elevar las tarifas para los usuarios de los autobuses, los cuales acaban penalizados a pesar de sus esfuerzos por reducir el tráfico total. A medida que el autobús se convierte en peor negocio, más gente deserta y se pasa al coche, lo que empeora las cosas para los usuarios del autobús, que tienen menos incentivos todavía para usar el transporte público".

Esta larga cita viene a cuento del veto que impide a una línea de autobús de Galdakao llegar a la estación de metro del municipio vecino de Etxebarri y la arrincona a 700 metros de distancia. La medida, adoptada por el Ayuntamiento de Etxebarri, ha dejado asombrados a muchos vizcaínos porque es drástica y selectiva (no afecta a otras líneas ni a los turismos), pero sobre todo, y sean cuales fueren las razones por las que se tomó, llama la atención porque sienta un precedente que concierne a la planificación del transporte público en Euskadi (carretera, autobús, metro). Una corporación local ha encontrado la forma de cortar el paso al autobús de otro pueblo, a la espera de que los tribunales resuelvan en uno o dos años el pleito que presentado la Diputación, institución que diseña las líneas interurbanas en cada territorio histórico.

Y para hacer efectivo el bloqueo ha bastado invocar una colisión de competencias y alegar que el autobús en cuestión pone en peligro la seguridad vial, mientras que los demás autobuses no. Que es necesario alejarlo del casco urbano porque incrementa el tráfico, obviando los turismos, furgonetas y camiones que circulan por el mismo lugar sin restricciones. En definitiva, ha

bastado alegar que los ciudadanos de una localidad no pueden cruzar otro pueblo todos juntos dentro de un autobús, camino de una estación de metro construida a tal efecto, pero sí pueden hacerlo cada uno en su coche particular. Esos razonamientos, esgrimidos en una controversia comarcal, ¿se emplearán en el futuro en otros conflictos entre alcaldes y las diputaciones vascas?

Los efectos potenciales de esta forma de pensar (dejando aparte el enredo institucional) son por desgracia conocidos en otros países. El historiador Philip Bagwell, citado en el libro de Tom Vanderbilt, recuerda el caso de Londres, donde en 1959 apenas el 7% de los vehículos que llegaban a la ciudad eran privados (algo en cierto modo lógico, si se tiene en cuenta la época). Sin embargo, cuando una pequeña parte de quienes usaban el transporte público se pasó al coche se produjo una "trombosis de tráfico". "Todo lo que hacían los ingenieros para aplacar el flujo sólo parecía empeorarlo", explica Vanderbilt.

El ejemplo británico suscita una pregunta: ¿Qué es lo que aumenta el tráfico en una ciudad y hace más insegura su red viaria? ¿Una línea de autobús que incorpora dos vehículos más cada veinte minutos o cientos de turismos a todas horas? La respuesta es relevante, porque el número de coches particulares suele aumentar con el paso de los años. Muchos propietarios de viviendas temen que ello pueda depreciar sus pisos, recuerda Tom Vanderbilt.

Si algo enseñan las riñas locales por el transporte público es lo anacrónicas que son. Lo lejos que quedan de otros países que se enfrentaron a dilemas parecidos hace décadas y que comprendieron que hay que incentivar el transporte colectivo. Ordena el tráfico, reduce la contaminación y redunda en beneficio de todos. En beneficio no de tal o cual municipio, sino de comunidades urbanas más amplias, en las cuales la movilidad de quienes carecen de recursos, tienen una edad avanzada o sufren alguna discapacidad deberían ser vistas como un signo de progreso y un impulso a la economía. Y no como una alteración de la tranquilidad y del silencio del vecindario.

Una historia muy vieja, por cierto, la del ruido y los edificios residenciales.

Decía el poeta Juvenal en el siglo II después de Cristo: "Sólo si se tiene mucho dinero uno puede dormir en Roma. La fuente del problema reside en los carros que atraviesan los embudos de las calles curvadas, y las bandadas de ellos que meten tanto ruido que impedirían... dormir hasta una manta raya (un pez)".