

Tranvía, sí

Autobús no es tranvía. Las numerosas ciudades que han adoptado en los últimos años el tranvía como medio de transporte público han visto mejorar radicalmente los principales índices de calidad del ambiente urbano. Los niveles de ruido, accidentes, humos o estrés se han reducido drásticamente desde que los tranvías han sustituido a buena parte de los vehículos de motor. Algo que no había sucedido hasta entonces con los autobuses, por mucho que se hubiese modernizado la flota. Pues no es lo mismo, y no cabe por tanto argumentar la mejora o ampliación de los autobuses si realmente se quiere cambiar, como han hecho tantas ciudades europeas hace algunos años (Karlsruhe, Friburgo, Estrasburgo, Amsterdam, Turín, Munich, Grenoble, Nantes, Praga, Viena, Darmstadt, Lyon, Burdeos, Valencia, Manchester, Glasgow, Sheffield, Aquisgrán, etc.).

Son tres las diferencias principales entre ambos tipos de transporte público. La primera, que por mucho que se establezcan corredores reservados y otras medidas para dar prioridad al autobús, como los dispositivos automáticos en los semáforos (control por radio), no suelen verse acompañado por el éxito. Los carriles son invadidos por doquier, y en consecuencia su velocidad cae cuando hay congestión (casi siempre). El tranvía, por el contrario, al discurrir por "plataforma propia" (porque obviamente estamos hablando de la instalación de tranvías en "sede propia", tal y como se implantan en todas las ciudades más arriba comentadas), que no puede ser ocupada por otros vehículos, bien protegida (aunque sólo sea delimitada con la cuneta de drenaje, o con otros elementos livianos de protección), tiene mucho más garantizada la circulación, lo que finalmente se traduce en una mayor velocidad comercial. Integración en el medio urbano. Los datos de explotación (la velocidad comercial o frecuencia media en horas punta) lo corroboran. La segunda ventaja sobre el autobús es su mayor capacidad. Por mucho que se pretenda acudir a vehículos largos, el autobús no puede competir con el tranvía en su capacidad de transporte, de manera que es conocido el dato de que "un tranvía equivale a 177 automóviles y tres autobuses" (un dato típico de los documentos explicativos de los proyectos de implantación). En efecto, los coches del tranvía moderno tienen una capacidad en torno a las 260 plazas, mientras que los autobuses que circulan por la ciudad no caben más de 80 (y en vehículos articulados, no más de 130).

Pero interesa destacar un tercer factor diferenciador entre autobús y tranvía. El primer sistema se compone de vehículos que se integran en un medio genérico, el espacio de la calzada, donde compiten con los demás vehículos que por allí circulan. El tranvía, por el contrario, domina la circulación en los ejes por donde discurre. La imagen de las ciudades donde se ha instalado ha cambiado radicalmente, asistiéndose en ellas a un proceso de "descubrimiento" y "recuperación" urbana semejante al que hace unos años pudo vivirse, cuando comenzó a rescatarse el paisaje urbano (manteniendo edificios o partes de ellos que hasta entonces se derribaban sin consideración, o iniciando la peatonalización de algunas áreas). De forma parecida, al instalarse el tranvía, buena parte del espacio urbano, libre de la presión de los coches, se redescubre; y la pesadilla de la congestión comienza a verse como un mal sueño de la historia urbana reciente. La imagen de una ciudad en marcha que da prioridad a la movilidad pública, general, frente al vehículo privado, es estimulante.

Porque es sabido que en los transportes públicos el éxito llama al éxito. Si la clientela aumenta, es necesario aumentar las frecuencias, reducir las esperas, la sociedad de explotación va mejor, se puede renovar el material y mejorar el confort de los usuarios. Una serie de mejoras que atraen nuevos usuarios. Hay ejemplos que muestran que una política deliberada de calidad del servicio y de prioridad al transporte público lleva al aumento significativo de su utilización. Algunas ciudades lo han complementado restringiendo el acceso al centro del vehículo privado. Por todo esto es preciso, si se quiere de una vez tomarse en serio los problemas de tráfico y transporte urbanos, volcarse en una actuación que remueva los cimientos del actual modo de movilidad dominante. El tranvía no es toda la solución (debería contarse, naturalmente, con autobuses que complementasen las zonas de menor densidad; frenarse la descabellada política de promover nuevos aparcamientos en los centros urbanos y promover, por el contrario, un conjunto de aparcamientos disuasorios en las afueras, bien conectados con el centro urbano y otras áreas de interés por medio de los transportes públicos fortalecidos). No es toda la solución, pero sí su columna vertebral.

Se puede pensar en el establecimiento de tranvías desde los planes parciales, previendo el emplazamiento de las paradas en los lugares más significativos (distanciados entre sí unos 300-500 m.) y reservando una plataforma (anchura libre: 3,5 m.) para su trazado.

Bibliografía: A. Estevan y A. Sanz, *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España* (Madrid, Bakeaz, Los libros de la catarata y CCOO, 1996).