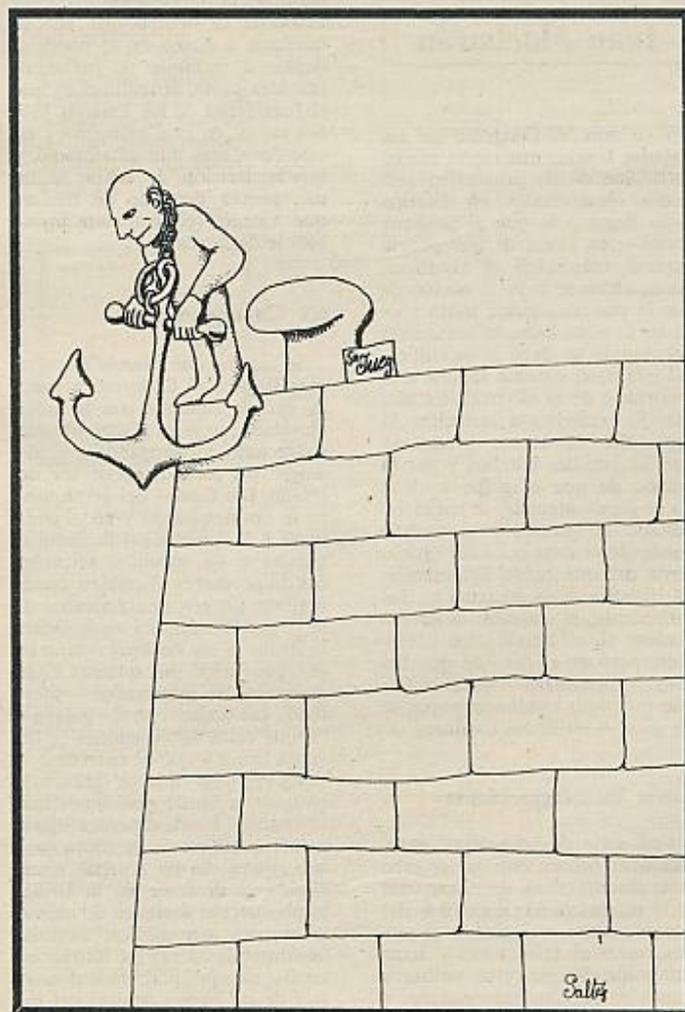
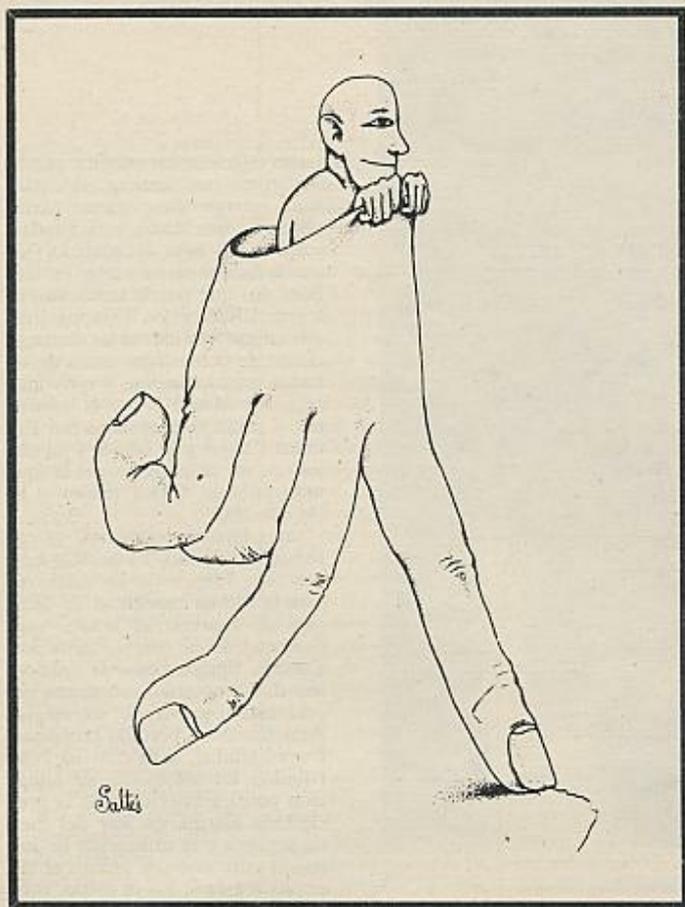


## Sólo bus

(Con 75.000 personas dentro)



Los influyentes, los comentaristas, los poderosos, los cronistas municipales, etcétera, son personas que poseen o se desplazan, por lo general, en automóvil. Quizá sería conveniente que durante unos días los formadores de opinión a todos los niveles permaneciéramos silenciosos y dejáramos opinar a las 75.000 personas que usan diariamente los transportes públicos de superficie para ir o atravesar la Gran Vía madrileña. Porque esta «mayoría silenciosa» seguramente tendrá opiniones mucho más positivas que las que hasta ahora han logrado hacerse oír sobre la decisión de reservar un carril a los autobuses públicos. Además, la discusión, por producirse en el cogollo de la capital, es un «test» máximo para la dialéctica transporte público-privado en todo el país.

Es curioso constatar que en la gran mayoría de los comentarios escritos sobre la medida se concibe al autobús como un monstruo avasallador, acaparador mastodónico de un carril vedado al automóvil privado, fruto y símbolo del desarrollo español. El autobús aparece como un ente fantasmagórico, sin que se subraye la realidad de las decenas de viajeros que se desplazan dentro de cada uno de ellos. Y cuando un articulista cuenta cómo toma uno de ellos —como pura vivencia existencialista—, lo único que ve, además del conductor y cobrador, es «una señora de triste mirada con pantalones morados».

Esta curiosa óptica hace que se hable de la «amplitud de la Gran Vía antes de la medida», o se acuse de nocturnidad el hecho de señalar el carril de madrugada, cuando es la hora normal y sensata en que se pintan o repasan todas las líneas de tráfico. Y en cuanto a la parte gráfica, las fotos demagógicas publicadas no demuestran nada, porque la cifra media de viajeros del único autobús que aparece en ellas es igual o mayor a la de todos los coches que se ven alineados al lado del despejado carril.

El fondo psicológico de estas posturas radica en que en los medios «que cuentan» se da ya como axioma que «hoy ya todo el mundo tiene coche». De tanto repetirlo, se llega a olvidar que una gran mayoría de madrileños son puros y simples peatones en todo momento, y por tanto sólo pueden contar con el transporte público. Por su parte, los que poseen automóvil —o se pueden permitir coquetear con la idea de tomar un taxi— suelen escudarse en las deficiencias de los autobuses para no dejar de emplear su automóvil. Resulta que el carril único es una mejora sustancial y sin embargo se pone el grito en el cielo por el privilegio. Por cierto, que la admisión del taxi en el carril es una posibilidad que no se planteó en anteriores delimitaciones de carril único. La idea es in-

terésante y ya existe en otras ciudades, entre ellas París. Pero no hay que olvidar los problemas técnicos que se podrían plantear, entre otros, el intento de salir del carril para pasar a los autobuses estacionados en las paradas. En todo caso, parece que habría que mantener la prohibición de que cogiesen o dejasen viajeros a lo largo del carril, porque éste perdería su gran virtualidad de tránsito rápido sin obstáculos. No hay por qué rasgarse las vestiduras por esta limitación ya que, por ejemplo, en Barcelona, en toda la extensa área de negocios, hace ya años que los taxis sólo pueden coger y dejar pasajeros en los chaflanes de las esquinas.

La misma amplitud de la protesta actual sobre esta limitación a los taxis es una confesión de lo que experimentaba todo el que intentaba ir en su coche por lo que hoy es zona de carril: que esta banda de rodaje estaba prácticamente inutilizada por los muchos coches parados, aunque fuese sólo por pocos minutos. Circular por el carril derecho obligaba a continuos pasos al de la izquierda para sortear esos obstáculos.

No se trata, en absoluto, de silenciar los inconvenientes que se han producido, algunos graves, como por ejemplo el reparto de diarios a los quioscos, reparto que por la misma naturaleza no puede ser cambiado de hora. Pero no parece razón suficiente para oponerse a una medida de una trascendencia social tan importante.

Hay que reconocer que la decisión ha sido impuesta autoritariamente, sin consultar y prácticamente sin avisar. En nuestra sociedad, estos métodos merecen una calificación negativa. Pero alguno de los que ha protestado tendrían que reconocer honestamente que la rapidez de la implantación, la decisión, les ha molestado por no haberles dado tiempo para la gestión con el amigo influyente, el telefonazo a la personalidad o la campaña bien orquestada. Con lo que se ve claro que sin ese método drástico —ya se ha dicho que recusable—, los enormes intereses particulares de una zona con muchos posibles influjos hubieran bloqueado una medida de evidente interés social y comunitario...

Este es el elemento que debe prevalecer en la discusión de este asunto: Las docenas de miles de personas que van dentro de esos autobuses tan denigrados, los cuales ofrecen a todos ahora, sin discriminaciones pecuniarias, la posibilidad de atravesar la Gran Vía por cinco pesetas. Y una de las quejas que más se formulan —que el tiempo ganado se vuelve a perder a la entrada y salida de la Gran Vía— es cierta, y por tanto, lo que se impone es ir ampliando el carril-bus a todos los grandes ejes circulatorios. ■ JUAN IGNACIO SAENZ-DIEZ.