

Una ciudad sostenible

Una visita guiada explica cómo se desplazaban personas y mercancías a lo largo de la historia

RUTA EN MOVIMIENTO VITORIA

Cuándo Jueves y viernes (18.00 horas), sábados y domingos (11.00 horas). **Duración** 1,30 horas. **Precio** 6 euros, niños gratis. **Idiomas** Castellano, euskera, francés e inglés. **Reservas** 618306771. **Web** www.ainharbeguias.com.



Ciclistas en el paseo de La Senda. ■ BLANCA CASTILLO



Coches, tranvías y autobuses en la plaza Lovaina. ■ RICARDO DEL VAL

■ IRATXE LÓPEZ

Hoy en día estamos acostumbrados a carreteras asfaltadas, a vehículos que las transitan veloces. Nadie se extraña al ver pasar trenes por estaciones o al observar el correr del tranvía sobre los raíles de la ciudad. Autobuses, taxis, bicicletas... el trajín dentro de la urbe es constante y adopta formas y colores diversos. Pero, ¿cómo vivían y se movían los ciudadanos cuando estos medios de transporte eran solo ideas, sueños locos perpetrados por pensadores y profetas? Hubo un tiempo en el que disponer de caballo o burro marcaba la diferencia, igual que ahora lo hace lucir un Porsche o un Ferrari. Cabalgaduras, diligencias y carros cruzaban los caminos con parsimonia y un terrible agitarse. Resulta fácil imaginar el tedio de cada ruta,

los bandazos e incomodidades de sus sufridores viajeros.

El recorrido guiado por Vitoria 'Una ciudad en movimiento' explica lo cansado de aquellos asuntos y cómo, poco a poco, fueron evolucionando hacia nuestra vertiginosa actualidad, mientras recorre la calle Postas y parte del Ensanche, por donde hace años confluían diversas rutas esenciales para el desarrollo local. Incluso a día de hoy quedan resquicios de lo que debió ser aquel antiguo circular, carteles que advierten sobre multas de hasta una peseta por aparcar mal el carro, como el que puede leerse muy cerca de la antigua catedral. Por allí, y por otras zonas, pasaban arrieros que hacían la ruta comercial desde Zaragoza a Bilbao, otros que pretendían completar la de la lana a Flandes, la de Postas, el Camino de Santiago o la

carreteril que desde Burgos portaba alquitrán en dirección a Pasaia para construir balleneros.

De todas escuchan hablar los participantes a la visita. Como en una madeja, esos caminos divergían y confluían, dibujaban un mapa de sendas pasando por la aduana local, para separarse de nuevo hacia sus destinos, buscando los quehaceres por los que fueron creados. Era un ir y venir incesante, transfigurado de manera radical con la llegada del ferrocarril. Igual que en muchas otras ciudades, el ingenio metálico cam-

bió la vida y la estructura de Vitoria partiéndola en dos. Corría el año 1864, fecha de inflexión en cuanto a transporte de mercancías, animales y personas se refiere.

La línea Madrid-Irún primero y más tarde la Vasco-Navarra (que unía a los vitorianos con Estella) conllevaban un principio de modernidad al que se añadiría después otro hito histórico: el nacimiento del primer automóvil con motor español. ¿Dón-

de? Ni en la capital del reino ni en cualquier otra aventajada ciudad sino en Vitoria, fabricado por Talleres Pedro Hueto, en 1904. Un ingeniero alemán, Karl Kalveram, se llevaría los aplausos gracias al diseño pero el montaje quedó en manos del alavés Eduardo Ortiz de Urbina.

Novedades

Mucho ha llovido desde entonces. Muchas ruedas completaron su loca carrera en círculo. En la visita habrá tiempo para hablar de todas las viejas glorias y de las novedades, incluidos los esfuerzos por convertir Vitoria en un entorno amable para bicicletas y ciclistas. Por impulsar dentro del plan de movilidad el BRT, autobús con capacidad para 200 personas que cuenta con carril y apeaderos especiales. Por favorecer el uso de coches eléctricos, menos contaminantes, que disponen de cuarenta puntos de recarga en el municipio.

La participación en el debate sobre el desarrollo de estas propuestas es voluntaria aunque, tras los datos ofrecidos por el guía, suele surgir de manera espontánea. Ejemplo: en una capital en la que el 45% de los ciudadanos se mueven a pie, el 15% en bici, el 25% en transporte público y solo el 10% en otros medios, incluidos coches y motos, parece probada la conciencia sobre la movilidad sostenible pero, ¿es suficiente o se puede aspirar a más?



Carros tirados por bueyes se aproximan a la basílica de Armentia. ■ IGOR AIZPUR