

Un día sin coches

Gabriel Ibarra

Este 22 de septiembre se celebra una nueva jornada europea en la que se pretende animar a los ciudadanos –aunque sólo sea por un día– a dejar el coche en sus casas. Esta iniciativa intenta potenciar los modos de transporte no motorizado y público, y disminuir los niveles de ruido y contaminación en las ciudades europeas.

En la edición del año 2000, más de 800 ciudades de toda la Unión Europea –incluidas las capitales y algunos municipios del País Vasco– secundaron esta iniciativa, que pretende poner de manifiesto las consecuencias que un uso excesivo del coche genera en la calidad de vida de aquellos que viven en los núcleos urbanos. Este año, las adhesiones a esta positiva iniciativa se han incrementado notablemente. Y es que se estima que el tráfico rodado es en estos momentos el máximo responsable de los niveles de contaminación y ruido en la urbes europeas. Por ello, el aumento en los últimos años del tráfico en las ciudades ha traído como consecuencia un incremento en los niveles de los óxidos de nitrógeno y ozono, de forma que estos últimos contaminantes se han convertido en objeto de especial atención y seguimiento en toda Europa.

Por lo que se refiere a las ciudades de países en vías de desarrollo, la contaminación procedente del tráfico presenta en algunos casos tintes más preocupantes. El Worldwatch Institute, prestigioso observatorio internacional, en su informe del año 2000 señalaba que en Centroamérica entre el 60 y el 70% de los contaminantes urbanos tienen su origen en el tráfico, siendo este porcentaje del 50-60% en la India. Ciudad de México y Santiago de Chile sufren gravísimos problemas de calidad de aire, superándose una y otra vez todos los límites legales. En dicho informe se recoge que el empleo masivo en estos países de gasolina con plomo hace que, por ejemplo, en Delhi y Shanghai, más del 60% de los niños presenten en su sangre cantidades peligrosas de plomo, lo cual daña los riñones, hígado, sistema reproductor y circulatorio. Las ciudades más contaminadas del mundo son actualmente México, Pekín, Shanghai, Teherán, Calcuta y Bangkok, y el informe del Worldwatch Institute estima que vivir en estas ciudades supone inhalar el equivalente a dos paquetes de cigarrillos diarios.

No obstante, además de problemas de gestión pública y renuencia de los propios ciudadanos en muchos casos, hay otros factores que desempeñan un importante papel si se quiere llegar a un modelo de transporte urbano sostenible. Entre ellos, conviene mencionar la propia configuración urbana, que puede estar diseñada para acoger un modelo de transporte basado en el transporte público o, por el contrario, impulsor del vehículo privado.

El estudio de las características del transporte urbano en Asia, Australia, Europa y Norteamérica entre 1970 y 1990 en 47 áreas metropolitanas revela notables diferencias en las

tendencias del tráfico y el modelo de urbanización. Así, en las ciudades de Estados Unidos hay un solo modo predominante, el automóvil privado, ya que las ciudades en este país han optado por un modelo de urbanismo basado en el desarrollo disperso y de baja densidad. Es el fenómeno conocido como urbanización dispersa o 'sprawling', debido al cual entre 1983 y 1990 los desplazamientos medios diarios al trabajo en Estados Unidos crecieron un 25%, hasta los 17 kilómetros. En cambio, en las ciudades de Asia y Europa el modelo de desarrollo es mucho más compacto y las urbes tienen los índices más altos de utilización de los modos no motorizados y transporte público. Lamentablemente, en el País Vasco se puede observar una preocupante tendencia en los últimos años hacia la urbanización dispersa en torno a nuestras poblaciones y, en definitiva, hacia el modelo americano.

El ejemplo ideal de modelo de ciudad sostenible desde el punto de vista del tráfico lo constituye Curitiba (Brasil), con 2 millones de habitantes y diseñada de forma que el elaborado sistema de transporte público constituye la columna vertebral del funcionamiento de la ciudad. El 70% de los viajes se realizan en autobús, lo cual es posible gracias a su innovador diseño urbanístico.

En el País Vasco, según datos del Eustat, el número cada vez creciente de vehículos privados y motocicletas asciende ya a 820.000 y, como consecuencia, el tráfico por carretera ha aumentado en los últimos años a un ritmo de entre un 5% y un 7% anual. Entre las maneras más eficaces para lograr una disminución del tráfico y la contaminación del aire en nuestras ciudades, se encuentra la adopción de medidas que disminuyan la necesidad de transporte, generando proximidad, y que favorezcan el uso del transporte público y desincentiven el uso del vehículo privado.

Por ello, además de adhesiones a actos simbólicos pero puntuales como éste, son necesarios por parte de nuestras administraciones compromisos concretos para abordar estos problemas. Ello requiere una planificación que integre de forma coordinada políticas de ordenación del territorio, de planeamiento urbano, descentralización administrativa, políticas fiscales, normativas, campañas de concienciación, etc., que permita, siguiendo criterios de sostenibilidad, dar una respuesta a los graves problemas de tráfico y contaminación que hoy padecemos. Los 365 días del año.

Gabriel Ibarra es profesor de la UPV/EHU y colaborador de Bakeaz.

© Gabriel Ibarra, 2001; © Bakeaz, 2001.
Publicado en *El Correo*, 22 de septiembre de 2001.