

Los milagros existen

o el Ayuntamiento, por una vez, nos ha hecho caso

En 1999, el día anterior al Día sin coches oficial, A pie y otras asociaciones ciudadanas hicimos una acción en la plaza de Cibeles para denunciar que ésta no se pudiera cruzar en superficie por un camino razonablemente corto y hubiera que dar un rodeo de diez minutos. Después del acto callejero los grupos de oposición municipal se hicieron eco de nuestra reivindicación y presentaron en el pleno del Ayuntamiento las alternativas que proponíamos*.

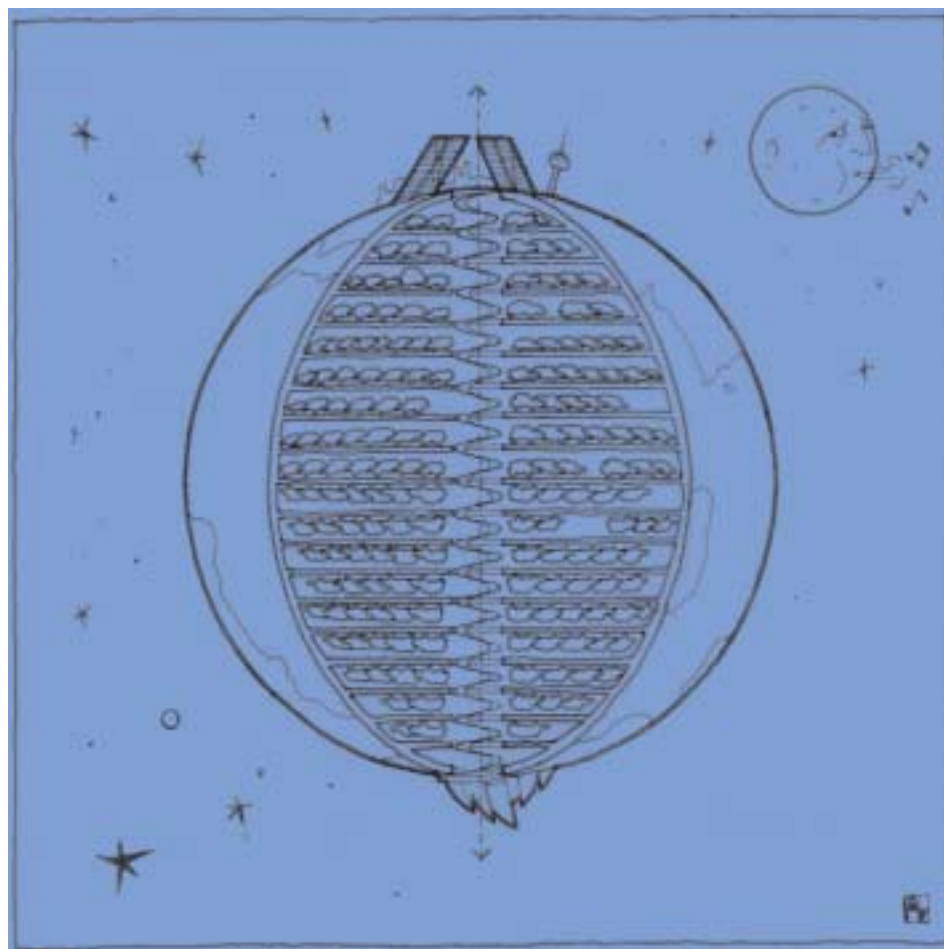
En 2000, también la víspera del Día sin coches, repetimos la acción callejera, esta vez en la plaza de Colón, en donde se da una situación similar, y nos preguntábamos (véase boletín nº 2) si tendríamos que continuar con acciones parecidas los años venideros.

Pues bien, contra todo pronóstico los responsables han escuchado parte de nuestros ruegos y la situación en la plaza de Cibeles casi se ha resuelto en el pasado 2001. Ya tenemos los madrileños y visitantes la posibilidad de cruzar desde el bulevar del Paseo del Prado hasta la esquina del Banco de España y desde allí a la esquina del Ministerio de Defensa por sendos pasos peatonales. Recientemente se han rebajado los bordillos, subsanando lo que con las prisas se olvidó.

Desde aquí queremos felicitar efusivamente a los responsables municipales y recordarles que estaríamos encantados si no se tardara tres años más en arreglar la situación para los peatones en la plaza de Atocha, de Colón, de Rubén Darío, de Gregorio Marañón, de San Juan de la Cruz, ...

Ojala que el próximo *Día sin coches* A pie se haya disuelto por falta de objetivos.

* Se dispone de cuadernillo con más información sobre estas acciones en la asociación.



EL TABLOIDE MANZANOIDE

MIÉRCOLES, 13 DE MARZO DE 2002

EDICIÓN MADRID

Mega parking para Madrid 9 millones de nuevas plazas de aparcamiento

Carlos Ossorio, Madrid.

Por iniciativa del excelentísimo señor alcalde y a instancias del subteniente subterráneo de la alcaldía, se constituye la comisión delegada para la construcción del mayor aparcamiento subterráneo del planeta que contará con más de nueve millones de plazas.

Con este ambicioso plan, el ayuntamiento prevé la solución definitiva al problema del aparcamiento en nuestra ciudad.

Según los técnicos municipales, el primer escollo a solventar es la alta temperatura que presentan las capas magmáticas próximas al centro de la tierra. Para ello se estudia el establecimiento de un concierto económico con una de las principales compañías de aire acondicionado.

Pero el mayor inconveniente de este plan, según el subteniente subterráneo, será la salida de vehículos al exterior entre las plantas 15.000 y 20.000.

Los técnicos, tras un meticuloso estudio, se han percatado de que estos sótanos tendrán más próxima la salida por la parte de Nueva Zelanda que por el mismo Madrid. Ello conllevaría la posibilidad de que algunos conductores prefiriesen utilizar la salida por este país de Oceanía. El trastorno que se podría derivar al tráfico sería mayúsculo, ya que, como con gran agudeza señala nuestro sagaz alcalde, en Nueva Zelanda se conduce por la izquierda.

LAS EPIDEMIAS DEL TRÁFICO O EL TRÁFICO COMO EPIDEMIA

Plaga, peste, epidemia..., con esos términos se define a menudo al tráfico y a sus consecuencias ambientales y sociales. La Cruz Roja, en su Informe Mundial sobre Desastres 1998, dedicaba un lugar preferente a los accidentes de tráfico y mencionaba que, en sus cien años de vida, los automóviles se habían cobrado 30 millones de vidas. Pero, al margen de los accidentes, en estricto sentido sanitario, ¿son las consecuencias del tráfico tan nocivas para nuestra salud como para calificarlas con tan graves palabras? La preocupación se centra en tres aspectos principales: la contaminación, el ruido y los hábitos sedentarios generados por el tráfico.

Malos humos

"El humo del tráfico mata más que los accidentes". Esta frase no es una exageración ecologista sino el titular de una noticia ofrecida por la prensa¹ en respuesta a un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En efecto, extrapolando los resultados de la investigación realizada por la OMS² en tres países europeos acerca de las enfermedades producidas por las emisiones contaminantes de los vehículos, en la Unión Europea pueden atribuirse a dicha causa unas 80.000 muertes al año, por encima de los 40.000 muertos en accidentes de circulación que se registran anualmente en el mismo ámbito.

El tráfico sería así un factor decisivo para la presencia permanente entre nosotros de numerosas enfermedades con rasgos de epidemia, es decir, enfermedades que atacan a un gran número de personas y de un modo simultáneo. Porque, al margen de la señalada mortalidad, el estudio mostraba también cómo las emisiones contaminantes del tráfico se encuentran en el origen de más de 25.000 nuevos casos de bronquitis crónica entre los adultos, más de 290.000 episodios de bronquitis en niños y más de 500.000 ataques de asma en los tres países analizados.

Para quien crea que el conflicto es propio de los países del Norte, la Agencia Europea de Medio Ambiente recuerda que Madrid y Barcelona sobrepasan los límites recomendados por la OMS para todos los contaminantes controlados, es decir, para el dióxido de nitrógeno, el monóxido de carbono, el ozono, el benceno, el plomo y las partículas en suspensión³. No hay otras capitales europeas con tan completo y negro registro.

Ruido

También han ido creciendo en los últimos años las evidencias y la preocupación acerca de los adversos efectos del ruido del tráfico sobre la sa-

lud humana en términos de perturbación del sueño, enfermedades cardiovasculares y daños del sistema auditivo, amén de otros efectos sociales como las dificultades de comunicación, de rendi-

Un fantasma que recorre Europa y no asusta en España

En los últimos años se ha abierto en Europa un amplio debate sobre los efectos del tráfico sobre la salud. Diversos gobiernos nacionales, instituciones internacionales, agentes sociales, Comisión Europea, etc. vienen haciendo declaraciones de reconocimiento de la magnitud del problema; y están iniciando también acciones para paliar los diversos problemas causados por la circulación sobre el medio ambiente y la salud humana. Prueba de ello son, por ejemplo, las directivas que sobre la calidad del aire está desarrollando la Comisión Europea y que ponen en cuestión los niveles de contaminantes existentes en las grandes ciudades españolas. A pesar de ello este debate sigue sin abrirse en nuestro país, como si el asunto no fuera con nosotros, esperando quizás un viento divino que barra el aire contaminado o la pericia suprema de los científicos para cambiar las tecnologías de los vehículos o los propios genes hasta adaptarlos al ambiente hostil creado por el tráfico.

miento escolar o de incremento de la agresividad, cuyas consecuencias indirectas sobre la salud también son evidentes.

Alrededor de 120 millones de europeos, el 30% de la población, están expuestos a niveles de ruido calificados como gravemente molestos (interfieren la comunicación y perturban el sueño), incluyendo a cerca de un 14% que soporta niveles de ruido dañinos para la salud según la OMS⁴.

España es uno de los países en donde se registran mayores proporciones de población con exposición a niveles de ruido del tráfico excesivos.

La sedentarización y sus consecuencias

Pero hay otra faceta del tráfico que también es decisiva para la salud de la población y que acaba teniendo consecuencias epidémicas: la sedentarización. El modelo de movilidad que estamos construyendo limita las posibilidades de los desplazamientos autónomos, a pie o en bicicleta, y reduce el atractivo para usar nuestras piernas y apropiarnos de lo que es nuestro, del espacio público.

Se estima que en España el 40% de la población no realiza ningún ejercicio físico y, en estre-

cha relación con ese fenómeno, las enfermedades vinculadas al sedentarismo están haciendo presa cada vez en grupos sociales más extensos, mencionándose incluso una creciente "epidemia" de sobrepeso en los niños. El sedentarismo se considera de hecho como uno de los principales factores de riesgo de las enfermedades cardiovasculares, con un rango similar al de la hipertensión y el colesterol elevado, aunque en realidad se trata de tres factores indisolublemente vinculados.

No es así de extrañar que otro titular de prensa mencionara también recientemente que la obesidad, considerada como la enfermedad metabólica más frecuente, es un plaga del siglo XXI, al estar adquiriendo unas proporciones más que preocupantes⁵. Las cifras de personas obesas que se conocen de los Estados Unidos, superiores al 20% de la población, ya no están tan alejadas de las que se registran en Europa. Para España, se mencionan tasas de 13% de obesos en relación a la población total; la obesidad y sus patologías asociadas suponen cada año en nuestro país un desembolso de 341.000 millones de pesetas, equivalente al 7% del gasto sanitario total.

Caminando para la salud.

La marcha a pie se manifiesta como la alternativa más eficaz para paliar todo ese conjunto de perturbaciones de la salud causadas por el tráfico. No sólo ofrece indudables efectos beneficiosos para la salud individual, sino que representa un medio de locomoción "dulce" para la salud colectiva.

Los consejos de los facultativos para una vida saludable tienen un pilar permanente en el ejercicio suave, diario y relativamente prolongado como el que ofrecen los desplazamientos andando entre las viviendas y los lugares de trabajo, compra, escuela, etc.

Pensar, planificar y proyectar la ciudad a la medida del peatón se convierte así no sólo en una fórmula para recuperar la calidad de vida y la propia esencia de lo urbano, sino en un poderoso mecanismo para reorientar otra faceta esencial de la vida colectiva como es la salud.

- 1 El País, 27 de junio de 1999.
- 2 Informe "Health costs due to road traffic-related air pollution". WHO Regional Office for Europe, 1999.
- 3 "Are we moving in the right direction?" Agencia Europea de Medio Ambiente (Luxemburgo, 2001).
- 4 Cifras señaladas en "Are we moving in the right direction?" Agencia Europea de Medio Ambiente (Luxemburgo, 2001) y que se corresponden con niveles de ruido de más de 55 dB LAeq y por encima de 65 LAeq.
- 5 El País, 14 de enero de 2002.
- 6 Por ejemplo, en junio de 1999 se firmó en Londres durante la Tercera Conferencia Ministerial sobre Salud y Medio Ambiente de los países europeos miembros de la OMS una Declaración sobre el asunto que fue también apoyada por la Comisión Europea.

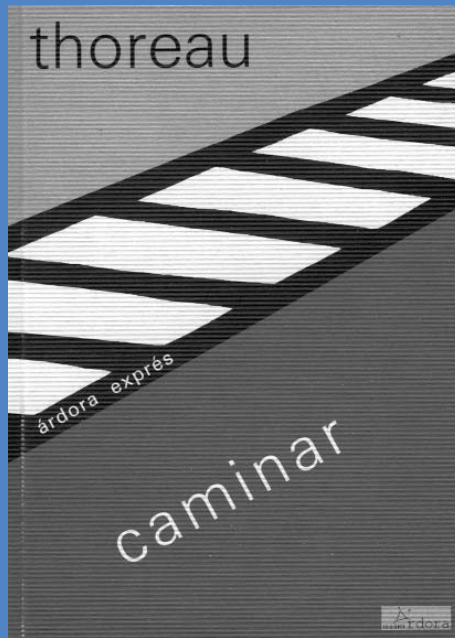


Hallazgos

Córdoba automóvil

A la verdadera Córdoba - la popular, no la que capitalea- le sientan los coches como a un santo Cristo dos pistolas. Es una ciudad hecha para ser andada. Llena de plazas de silencio, taciturnos naranjos y aguas sonoras. Alguien responsable tendría que hacer peatonal la mejor parte de su corazón. Y remediar una circulación inescrutable y devoradora de kilómetros. La última vez que he estado allí la he visto quizá más hermosa que nunca, de rostro imperturbable y a la vez sonriente. Más flor de España que nunca. Lástima que los coches desgarran su tersa intimidad. Malditos. Ellos y quienes los fomentan.

Antonio Gala
El Mundo, 13 de diciembre de 2000



Henry David THOREAU

Caminar

Ediciones Árdora
Madrid, 2001

Reseña

Henry David Thoreau (1817-1862). Ensayista, topógrafo, disidente nato y maestro de la prosa, su auténtico empleo fue, según él se ocupó de recordar, "inspector de ventiscas y diluvios". Su nombre ha llegado hasta nuestros días ligado a dos libros capitales para el pensamiento individualista y antiautoritario: *Ensayo sobre la Desobediencia Civil* (1849) y *Walden, o la Vida en los Bosques* (1854). *Caminar* (*Walking*) fue, sin embargo, en vida de Thoreau, su obra más popular. Concebida como conferencia, y leída en numerosas ocasiones, sólo se llegó a publicar póstumamente. Es, sobre todo, una exposición de la filosofía del deambular, pero también la defensa de un "pensamiento salvaje", que arroje sobre nuestra conciencia una luz más parecida a la de un relámpago que a la de una vela. Su ironía y el rumbo vagabundo que por momentos toman sus reflexiones, hacen de la lectura de este libro algo tan tonificante como un paseo de buena mañana. Y no hace falta que Thoreau nos recuerde que "el aburrimiento no es sino otro nombre de la domesticación".

A pie, Asociación de Viandantes
San Cosme y San Damián, 24. 1º
E-28012 Madrid
e-mail: apiemadrid@bigfoot.com

Un automóvil al circular emite a la atmósfera más de un millar de compuestos y elementos químicos diversos cuyas proporciones dependen del combustible utilizado (gasóleo o gasolina) y también de las tecnologías aplicadas en los motores. De todos esos contaminantes sólo unos cuantos están relativamente bien medidos y se conocen aproximadamente sus efectos perniciosos sobre la salud: el CO, los óxidos de nitrógeno, los óxidos de azufre, el benceno, el plomo y el ozono. Pero el resto de las sustancias emitidas a la atmósfera por el tráfico forma una "sopa" de compleja y variable receta que llega a nuestros pulmones sin que sepamos cómo interfiere en nuestros procesos vitales y cómo se combina, por ejemplo, con otras sustancias contenidas en los alimentos que ingerimos. Las sospechas médicas empiezan en cualquier caso a convertirse en certezas: la "sopa" de contaminantes emitidos por los vehículos está contribuyendo a deteriorar nuestra salud.

El tráfico es responsable del 60% de los óxidos de nitrógeno expulsados a la atmósfera, del 78% del CO, del 50% de los hidrocarburos, y del 4% de los óxidos de azufre.

TRÁFICO Y SALUD



Compuestos inorgánicos:
amoniaco
cloruro de hidrógeno
bromuro de hidrógeno

Hidrocarburos saturados:
metano, etano, propano, ...
dimetilbutanos
isobutano

Hidrocarburos no saturados:
acetileno
eteno, propeno, buteno
propadieno
isobuteno

Hidrocarburos cíclicos:
ciclopentano, ciclopenteno
etilciclohexano
metilciclopentano

Hidrocarburos aromáticos:
trimetilbencenos
tolueno
etilbenceno

Hidrocarburos aromáticos polinucleares:
fluoreno, pireno
benzo[b]fluoreno
benzo[a]pireno

Aldehídos:
formaldehído, acetaldehído
propanal
isobutanal

Cetonas:
acetona
butanona
fluorenona
metilbutanona

Ácidos carboxílicos:
ácido acético
ácido butanoico
ácido benzoico

Y además:

Ésteres, nitrilos, sulfuros,
compuestos heterocíclicos nitrogenados

compuestos organometálicos
compuestos nitrogenados

éteres, alcoholes