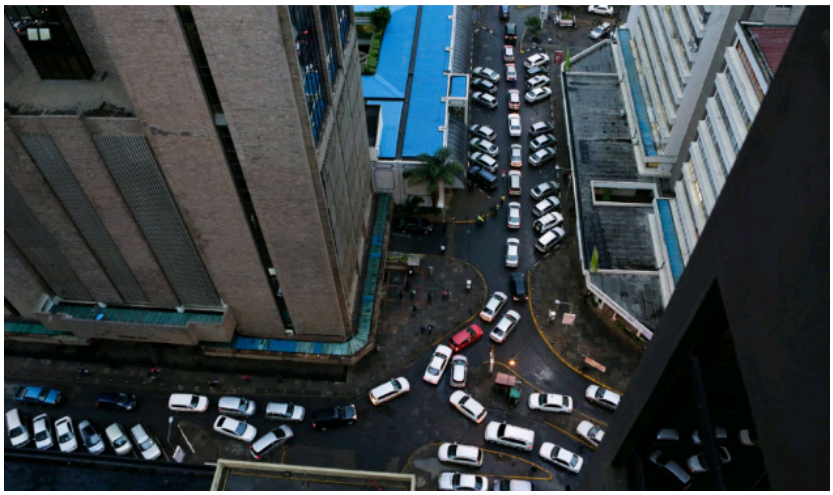
EL PAÍS

La ciudad no debe ser lugar para coches

El transporte público, las vías ciclistas y la peatonalización son la solución a los problemas de movilidad de las grandes urbes, apuntan los expertos



DAVID FERNÁNDEZ GUERRERO – 11/05/2016

La ausencia del espacio público es un reto con implicaciones en todos los ámbitos de la gestión de la urbe. Por ejemplo, en la política de movilidad, en tanto que la política urbanística debe conciliar la necesidad de espacios públicos con la urgencia de otorgar superficie a las calzadas. Según Naciones Unidas, se espera que para 2035 haya 1.600 millones de vehículos a motor circulando en el mundo —excluyendo a las motos—. Un 60% más que en 2010. La mayor parte de este aumento, además, se concentrará en el continente asiático, agravando aún más los problemas de movilidad del mundo en desarrollo. Para afrontar este desafío, los expertos que participaron en la reunión de Habitat III en Barcelona el pasado abril proponen potenciar el transporte público. También aconsejan construir vías ciclistas y peatonalizar las calles. Todo ello, con un objetivo en mente: lograr que la prosperidad de las urbes no pase por satisfacer las necesidades, siempre crecientes, del transporte privado.

¿Por qué es importante arrinconar el utilitario? La lista de motivos es larga, y un documento preparatorio de la conferencia Habitat III le pone cifras: si no se hace nada para cambiar la tendencia, es de esperar que las emisiones de dióxido de carbono derivadas del transporte se dupliquen entre 2010 y 2050, alcanzando las 12 gigatoneladas. Los países de ingresos bajos y medios concentran casi nueve de cada diez muertes prematuras derivadas de las partículas contaminantes que emiten los vehículos a motor. Por si fuera poco, la congestión del tráfico conllevará

un aumento del tiempo que las personas dedican a llegar al lugar de trabajo. Horas que acarrean pérdidas económicas, por el tiempo dedicado a viajar, el desperdicio de combustible y el aumento de las emisiones. En el caso de Lima (Perú), estas se elevan al 10% del PIB. De media, las personas dedicaron cuatro horas a acudir al centro de la capital peruana.

A todo ello hay que añadir las carencias a las que apunta ONU Habitat en el estudio presentado en Barcelona: las carreteras de más de 18 metros de ancho, responsables de canalizar el tráfico, se han reducido en un 20% desde 1990. Y en algunas regiones, como África Subsahariana, las calles de menos de cuatro metros representan el 38% del total, cuando deberían suponer tan solo el 10%, por su función capilar. No en vano,la declaración de Barcelona, fruto del trabajo de los 700 ponentes reunidos en la ciudad catalana, consagra la importancia del transporte público, y la accesibilidad a pie y en bicicleta a los espacios públicos de las ciudades.

Los países de ingresos bajos y medios concentran casi nueve de cada diez muertes prematuras derivadas de las partículas contaminantes que emiten los vehículos a motor

Ante este reto, el recetario de medidas —y ejemplos— es igualmente amplio. En el caso de Bogotá, la regularización de los asentamientos informales vino unida a la extensión de la red de autobuses a esos barrios, y la substitución de aquellos que eran más contaminantes. Nadime Amparo, responsable de la Defensoría del Espacio Público de la capital colombiana —un departamento que coordina las áreas de trabajo vinculadas al desarrollo de los espacios públicos—, explica que los planes del Ejecutivo municipal incluyen la construcción de la primera línea de metro de la ciudad, aunque ha modificado el proyecto para "elevarlo en 15 kilómetros del trayecto, y reducir el coste en un 50%".

Bogotá no es, por su puesto, un caso único. Joan Subirats, experto en el análisis de políticas públicas, explica que la capital de Colombia sigue la estela de iniciativas como la red de autobuses de Curitiba: "Es una intervención menos importante que el metro, pero [por sus características] casi se convierte en uno", explica el catedrático de Ciencia Política de la Universidad Autónoma de Barcelona. La ciudad brasileña cuenta desde hace cuatro décadas con una red que combina los autobuses rápidos, con menos paradas, con otros que asumen una función capilar. Los vehículos, además, circulan por carriles reservados, para reducir el tiempo de viaje, y cuentan con estaciones más adaptadas, para facilitar la entrada y salida de pasajeros. En los últimos años, otros países latinoamericanos han seguido el ejemplo brasileño. Es el caso del Estado de México, con la puesta en marcha de líneas de autobuses rápidos en 2010; o el Metrobús de Buenos Aires, en funcionamiento desde 2011.

Otros participantes ven en la implantación de la bicicleta un avance en favor de la movilidad. Augusto Barrera, alcalde de Quito entre 2009 y 2014, recuerda la puesta en marcha de una red de bicicletas públicas en la capital ecuatoriana. La infraestructura cuenta con 1.000 velocípedos, a los que el consistorio actual planea añadir 1.000 modelos más, 300 de ellos eléctricos. En el caso de Bogotá, Amparo añade que el Gobierno local también quiere regularizar los bicitaxis, bicicletas que actúan como un servicio de transporte privado. "Se está buscando la forma de legalizarlo porque contribuye a reducir las emisiones", relata.

Los expertos aconsejan la potenciación del metro y el tranvía, allí donde los municipios cuenten con los recursos necesarios

Los expertos también aconsejan la potenciación del metro y el tranvía, allí donde los municipios cuenten con los recursos necesarios. Es el caso de París, describe Christophe Najdovski, vicealcalde y responsable de transportes de la capital francesa: "La red de metro es muy densa en el centro, pero no así en la periferia. El Gobierno quiere construir una línea circular". El Ayuntamiento también planea ampliar el tranvía en la periferia, con la puesta en marcha de una línea circular. Medidas que deben facilitar la tarea de relegar el coche el vehículo privado. Más aún si es especialmente contaminante. "Desde 2015 camiones más contaminantes no pueden circular en París. La idea es pasar aplicar esta restricción a los coches más contaminantes", añade Najdovski.

En algunos casos, sin embargo, será necesario restringir el transporte motorizado en buena parte del centro de la ciudad, para alejar la tentación de recurrir al coche o la moto. En esa dirección apunta Salvador Rueda, director de Barcelona Ecología, un consorcio público que asesora al Ayuntamiento barcelonés en la política urbana y de movilidad. Explica que el Consistorio planea poner en marcha 10 *supermanzanas*, "células de [manzanas de] 400 por 400 metros donde el vehículo circula solo por unas vías. En el resto de las calles solo se podrá ir a pie, en bici, o en coche si se es vecino. Dentro la velocidad máxima será de 10 kilómetros por hora, mientras que fuera será de 50 kilómetros". El Consistorio planea también instalar 300 kilómetros de carriles bici, tres veces más que los actuales; a la vez que completa el despliegue de una red ortogonal de autobuses rápidos. Junto con las supermanzanas, la idea es ganar terreno al vehículo privado. Y lograr la cuadratura del círculo: una movilidad verde rápida, unida a nuevos espacios urbanos. Para ilustrar el cambio, Rueda propone imaginar cómo sería la ciudad si las supermanzanas se extendieran por todo el casco urbano, más allá del plan original: "En la actualidad el paso de peatones se limita a 225 hectáreas de la ciudad. Este es el espacio para que el ciudadano pueda desarrollar su derecho. La propuesta permite aumentar el espacio peatonal a 864,8 hectáreas, 8,6 millones de metros cuadrados".