

O COCHE É A PRINCIPAL CAUSA DE DEGRADACIÓN DA CALIDADE DE VIDA NAS NOSAS VILAS E CIDADES

O INIMIGO DA CIDADE

Xosé Veiras García

O EXCESIVO PROTAGONISMO DO AUTOMÓBIL PRIVADO NO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO É A PRINCIPAL CAUSA DE DEGRADACIÓN DA CALIDADE DE VIDA NAS CIDADES E VILAS. A NOSA SOCIEDADE SOBREALORA AS VANTAXES DO AUTOMÓBIL E INFRAVALORA OS SEUS CUSTOS AMBIENTAIS, SOCIAIS E ECONÓMICOS. COMBATER A CULTURA DO AUTOMÓBIL, ESTIMULADA POLOS SECTORES ECONÓMICOS QUE DELA SE BENEFICIAN, É NECESARIO PARA TORNARMOS OS NOSOS POBOS MÁIS HUMANOS E SAUDÁBEIS. OS COCHES SON A MAIOR FONTE DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA E ATMOSFÉRICA, PROVOCAN NUMEROSOS ACCIDENTES E DETERIORAN ENORMEMENTE A CONVIVENCIALIDADE E A SOCIABILIDADE DO ESPAZO PÚBLICO. O DOUTOR CARLOS DORA, DO CENTRO EUROPEO PARA O AMBIENTE E A SAÚDE DA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DA SAÚDE (OMS), OPINA QUE "ESTAMOS PAGANDO UN PREZO ENORME POLO EXCESIVO TRANSPORTE POR ESTRADA: CO NOSO DIÑEIRO E COA NOSÁ SAÚDE".

O tráfico nas cidades é un grande consumidor de enerxía e, polo tanto, tamén un grande contaminador. Por causa dos atascos e retencións e das frecuentes paradas e arranques, o consumo dun coche pode aumentar ata un 60% con respecto ao consumo en traxectos longos.

O tráfico é o principal responsable da contaminación atmosférica no medio urbano. Polos tubos de escape dos coches emítense monóxido de carbono (CO), óxidos de nitróxeno (NO_x), dióxido de xofre (SO₂), compostos orgánicos volátiles (COV) (que, ao reaccionaren cos NO_x, forman o prexudicial ozono troposférico), dioxinas, partículas,.... Estas últimas resultan especialmente perigosas para persoas con problemas respiratorios e do corazón. Os coches tamén emiten dióxido de carbono (CO₂), o principal gas causante do cambio climático. Dos contaminantes atmosféricos producidos polo tráfico, só algúns son obxecto dun certo control polas autoridades.

A contaminación atmosférica causada polo tráfico urbano é un importante problema de saúde pública, ao que polo de agora non se lle ten prestado a atención necesaria. Segundo un estudio realizado para a OMS en cidades de Austria, Franca e Suíza, a contaminación causada polo tráfico está matando máis persoas neses países cós accidentes automobilísticos. Este estudio, realizado en cidades con niveis de contaminación relativamente baixos, estima que a polución orixinada polo tráfico causa unhas 21.000 mortes anuais prematuras debido a doenzas respiratorias ou do corazón. Extrapolando estes datos ao resto dos Estados da UE, a OMS estima que morren prematuramente por esta causa 80.000 europeos e europeas cada ano. Unha estimación da Axencia Europea do Ambiente (AEA) conclúe que morrerían anualmente entre 40.000 e 150.000 persoas.

As chuvias e os ventos axudan a reducir a gravidade do problema da contamina-

ción atmosférica nas nosas cidades. Mais non por iso deixa de ser un problema preocupante, tamén cando non se superan os niveis de contaminación que a lexislación actual considera aceptábeis, cuxo cumprimento non está a ser ben controlado. O caso máis grave semella ser o de Vigo, onde a grande densidade de tráfico, xunto coas condicións de funcionamento dos motores debido ás numerosas costas, fan que os niveis de contaminación de partículas en suspensión sexan moi altos. Segundo os resultados para Vigo do proxecto EME-CAM (Estudio Multicéntrico Español de Contaminación Atmosférica e Mortalidade) correspondentes ao período 1991-1994, Vigo é, entre as 14 estudias, "a cidade que presenta os valores promedio máis altos de fumes negros (formados por partículas e hidrocarburos non queimados), con 98.1 microgramos/m³, valor superior ao rexistrado en Atenas, a cidade cos niveis de fumes negros máis altos dentro do estudio Air Pollution and Health European Approach (APHEA)".

A PERIGOSIDADE DO TRÁFEGO

Grande parte dos accidentes de tráfico acontecen nos pobos. No conxunto do Estado español, entre 1974 e 1997 morreron 23.167 persoas en accidentes ocorridos en zona urbana. Case a metade das persoas mortas foron peóns atropelados por motos ou coches. O número de peóns feridos foi superior a 300.000.

Mais a perigosidade do tráfico non se pode medir só polo número de accidentes. Hai que ter en conta tamén o cambio nos comportamentos en relación aos desprazamentos, inhibindo os modos máis vulnerábeis (os peóns e os ciclistas), a xeración de



Pepe Salvadores

O fomento do transporte colectivo é imprescindible para diminuír a dependencia do automóbil nas cidades e as súas comarcas mais non é suficiente. Tamén cómpre restrinxir a circulación e o aparcamento do automóbil privado. Nalgunhas cidades do resto de Europa mesmo xa se está a debater a implantación de peaxes para circular polo centro urbano.

O RUÍDO

O Valedor do Pobo, no seu informe extraordinario sobre a contaminación acústica en Galicia, sinala que "os expertos calculan que ó redor do 80% das molestias sufridas polo ruído nas cidades proveñen do tráfico rodado". Segundo o Valedor, "tanto pola parte das autoridades coma do cidadán medio, en España non se lle prestou ata o de agora a atención que merece o problema dos ruídos procedentes do transporte".

O ruído é unha forma de contaminación moi nociva para a nosa saúde. Provoca perda de audición, estrés, perturbacións do sono, molestias (o ruído dificulta a concentración, interfere coas conversas,...), irritabilidade, incremento da incidencia de trastornos gastrointestinais,....

medo e preocupación nos desprazamentos efectuados con estes modos, a ruptura da comunicación social e a restricción da autonomía, a independencia e a mobilidade de anciáns, nenos ou discapacitados.

O coche invade as áreas públicas das nosas vilas e cidades, eliminando ou reducindo as funcións de comunicación, de encontro e de xogo das rúas. As rúas son fundamentalmente lugares de paso, con reducido espazo para os peóns. A aparición do automóbil no espazo urbano, para o que, por certo, non foi pensado inicialmente, converteu os cidadáns en peóns que aceptaron a prioridade do automóbil como se fose algo natural e inevitábel e transformou as rúas en garaxes e estradas. Un filme francés dos anos vinte presenta unha sesión de "adestramento" dos viandantes por parte dos primeiros gardas urbanos. Neste documento vese como se ensina e forza aos viandantes a circularen só polas beirarrúas e a detérense diante dos novos sinais.

O MITO DA DEMOCRATIZACIÓN DO COCHE

A maioría dos desprazamentos dentro das nosas cidades non se producen en automóbil. É isto é así, en parte, porque

son moitas as persoas que carecen de acceso autónomo a un vehículo privado. É o caso dos nenos e as nenas, de persoas maiores con capacidades de mobilidade reducidas, de persoas cun baixo nivel de renda, de persoas sen carnet de conducir (que maioritariamente aínda son mulleres), ou de persoas que non queren ter coche. Todas elas son discriminadas ao se privilexiar o automóbil privado en detrimento dos modos non motorizados e do transporte colectivo. Tamén o son aquelas "forzadas" a compraren un coche que absorbe boa parte dos seus ingresos por non teren outra opción adecuada para se desprazaren. Malia a elevada taxa de motorización (un coche por cada dous habitantes nas principais cidades do noso país) son moitos e moitas os que non dispoñen sempre de coche. Nin todos son automobilistas, nin todos poden selo, nin todos queren selo.

Camiñar é un modo de transporte aínda moi empregado. Porén, as rúas están deseñadas e xestionadas á medida dos automóbeis. As beirarrúas son a miúdo estreitas, non existen itinerarios para peóns e ciclistas que permitan o desprazamento entre as principais zonas da cidade nun ambiente agradábel, sen o barullo e os fumes dos coches e as motos, os coches e as motos

CAMIÑAR É SAN E ECOLÓXICO

Non hai forma máis ecolóxica de nos desprazar que camiñar. É o modo de transporte ideal para percorridos curtos e podería substituír, sen grande esforzo e mesmo ás veces con aforro de tempo, a moitas viaxes motorizadas. Antes de usarmos un coche debemos pensar se é realmente necesario e lembarmonos de feitos como o de que cada ano un coche pode emitir á atmosfera tres veces o seu propio peso en contaminantes.

Alén de ser bo para o ambiente, camiñar (e tamén andar en bicicleta) é moi saudábel. Andando facemos exercicio, o que resulta especialmente importante para as persoas con traballos sedentarios ou que non practican deporte. Camiñar todos os días en traxectos curtos reduce até nun 50% os riscos de padecer doenzas cardiovasculares e diabete.

As razóns anteriores son suficientes para nos animar a utilizar máis as pernas e menos as rodas (se non son de bicicleta), mais aínda existe outra: o peto. Pensemos no especialmente caro que resulta usar o coche nunha cidade: maior gasto de combustíbel, maior desgaste do coche, aparcamentos,....



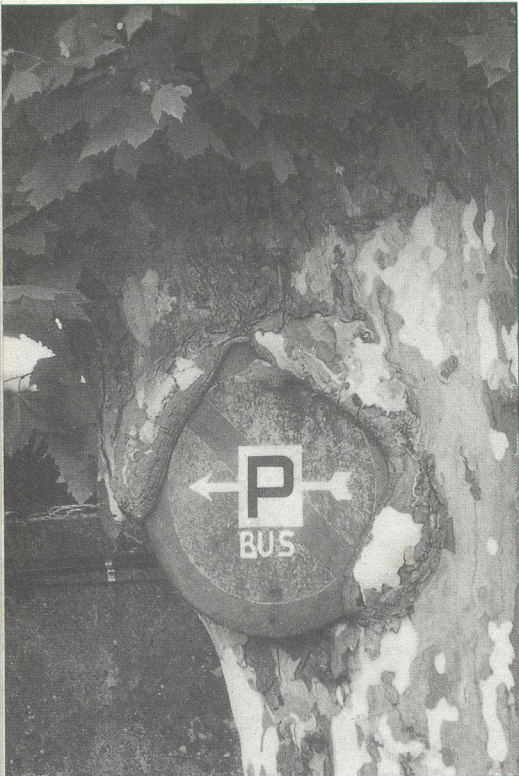
Xurxo Lobato

Os coches degradan o ambiente durante todo o seu ciclo de vida. Estímase que por termo medio só un 40% da polución atmosférica causada por un coche é emitida mentres circula. O restante 60% débese á extracción e transporte das materias primas necesarias para a súa fabricación, ao proceso de fabricación e ao seu vertido/tratamento.

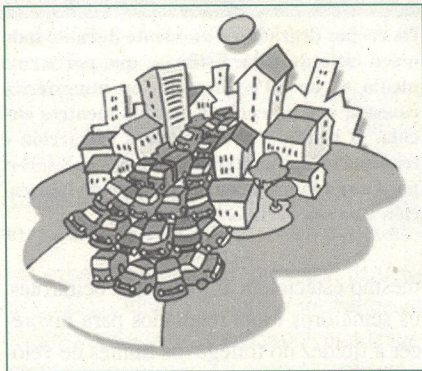
mesmo estacionan ás veces nas beirarrúas, os semáforos están regulados para favorecer a fluidez do tráfico, os límites de velocidade son incumpridos sistematicamente, os pasos de peóns son escasos nalgúns rúas e sempre están ao nivel da calzada e non das beirarrúas,...

As actuacións que priman ao peón en detrimento do automóbil priman a lóxica do colectivo sobre o privado e benefician ao conxunto da poboación e non só á minoría que utiliza o coche. Como afirma a Asociación de viandantes de Madrid "A pie" no seu "Manifesto dos Viandantes", "O interese do peón é sempre o interese xeral, porque o peón non ten nada que sexa de seu. A beirarrúa dun peón é a beirarrúa de todos os cidadáns. O peón non é ruidoso nin insolente, non ameaza, non atropela. O peón non bloquea as esquinas, non apodrece a atmosfera, a enerxía do peón é renovábel".

Cando as institucións sitúen aos peóns no primeiro lugar da xerarquía dos medios de transporte no ámbito urbano e no derradeiro lugar ao automóbil, teremos cidades moito máis habitábeis, máis solidarias, menos custosas, máis saudábeis.



Xosé María Sabin Fernández



O coche é o dono da maior parte do espazo público. As rúas convertéronse para os peóns fundamentalmente en lugares de paso invadidos e deteriorados por un tráfico cada vez máis intenso. O peón só pode desfrutar plenamente da cidade nos parques e nas escasas rúas peonais.

A ALTERNATIVA: "PUSH AND PULL"

A loita pola ecoloxización do transporte no ámbito urbano é complexa e difícil. Isto é aínda máis certo en países como o noso, cunha alta taxa de motorización, pois a lóxica da propiedade dun automóbil induce o seu uso. Unha vez comprado, os seus custos de utilización son relativamente pequenos e mesmo poden ser inferiores aos do transporte colectivo (o baixo prezo dos combustíbeis ten moito que ver nisto). Ademais, por causa da publicidade, o coche é considerado como un símbolo de status social. Na súa compra e uso entran en xogo consideracións que non teñen que ver só co seu carácter de medio de transporte.

É imprescindible impulsar políticas combinadas de "push", fomento dos peóns, os ciclistas e o transporte colectivo, e "pull", restricción do automóbil privado. Non abonda con mellorar o transporte público, estimular a bici e crear áreas con prioridade para os peóns para reducir sensiblemente o tráfico de automóbeis. Como sinala o experto en transporte Alfonso Sanz, "isto non é suficiente para inverter as tendencias de incremento do uso do automóbil, sendo precisa unha política de control da circulación e aparcamento do vehículo privado. A excusa da dispoñibilidade de alternativas para admitir as restriccións ao automóbil mostra falta de solidez, tanto desde o punto de vista da experiencia acumulada como desde a análise dos comportamentos cidadáns".

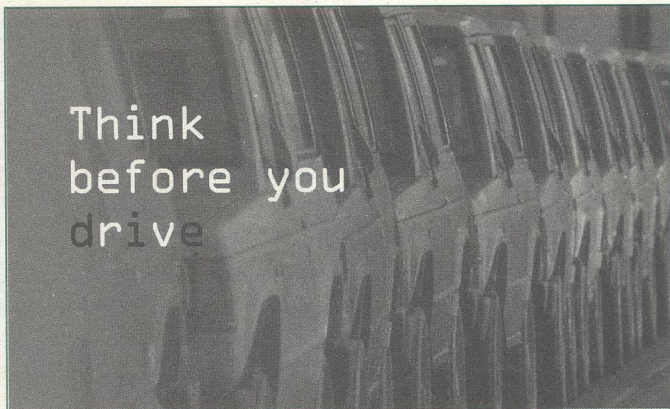
A cidade alemana de Friburgo, chamada "a cidade da bicicleta", exemplifica a necesidade de adoptar políticas de "push and pull". Malia o forte estímulo do transporte colectivo e dos modos non motorizados, en vinte anos apenas se reduciu o uso do coche (aínda que si se estabilizou, o que é un logro importante).

A política urbanística pode contribuír decisivamente á reconversión ecolóxica do transporte urbano se procura crear proximidade. O urbanismo de dispersión é nefasto, ao aumentar as necesidades de transporte. Nas principais cidades do país vemos como son moitas as persoas que, por elección ou por necesidade, mudaron o seu domicilio á periferia ou aos municipios do contorno, precisando percorrer diariamente varios quilómetros entre os seus lugares de residencia e de traballo. Moitas veces fanno procurando unha calidade ambiental mellor cá das cidades, deteriorada polo uso excesivo do coche.

Outro instrumento importante é o conformado polas técnicas de xestión e deseño do viario que perseguen unha redución do volume e da velocidade do tráfico. Un plano completo de moderación do tráfico debe estar formado por unha suma de varios programas: acondicionamento e ampliación de beirarrúas, creación de itinerarios para peóns e ciclistas por toda a cidade (e non só de zonas peonais nos cascos históricos), protección dos itinerarios de transporte colectivo, creación de áreas 30 (con límite de velocidade de 30 Km/h) e de áreas de coexistencia de tráfico, etc, etc. Son actuación que en Galiza só se están a pór en práctica de forma moi limitada e parcial e das que existen abundantes exemplos en moitas cidades europeas.

LIGAZONS:

- A Coruña en bici. www.cicoweb.com/lcbici.htm
- Car Busters. www.carbusters.ecn.cz
- Colectivo Peonal e Ciclista Eixo. www.eixo.turincon.com
- Coordinadora en defensa da bici (ConBici). www.amicsdelabici.org/c_conbici.htm
- Día Europeo "A cidade sen o meu coche". www.22september.org
- Do camiñar en Vigo. peaton.turincon.com
- ELTIS. Servizo de información europeo sobre iniciativas locais de transporte. www.eltis.org



A mitificación do automóbil leva a sobrevalorar as súas vantaxes e a infravalorar os seus prexuízos. Chama a atención a naturalidade coa que aceptamos a mortal epidemia dos accidentes de tráfico ou a existencia de sinais de perigo que advirten da presenza de peóns. Nada hai máis perigoso nunha rúa que unha tonelada de materiais movéndose a unha velocidade frecuentemente superior á máxima legal.