

Madrid Central mantiene la reducción de tráfico en el centro

Miguel Ángel Medina, *El País*, 14.04.2019

La puesta en marcha de Madrid Central, el área de tráfico restringido en el centro de la capital, continúa ofreciendo datos positivos, según el balance del Ayuntamiento de Madrid para el mes de marzo. El pasado día 16 entraron en vigor las multas por acceder al área, pero la gran mayoría de conductores respetaron la prohibición desde la puesta en marcha de la medida (el 30 de noviembre). Los datos municipales de marzo destacan que el tráfico en Gran Vía baja un 24% en días laborables y un 30% en festivos, mientras aumenta casi un 5% el uso de los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes (EMT).

"El balance de Madrid Central de marzo mantiene el incremento del uso de EMT y el descenso del vehículo privado en la zona y el perímetro", explica una portavoz del Área de Medio Ambiente y Movilidad municipal. "Además, se aprecia una ligera subida adicional de transporte público", añade. Así, la comparativa de marzo con el mismo mes del mes anterior muestra que los viajeros de los autobuses urbanos cuyas líneas pasan por Madrid Central han crecido en 950.000 viajeros, lo que se traduce en 33.000 viajes más en días laborables y festivos, y 23.500 viajes más en sábados. En el conjunto de la red (que incluye también los demás autobuses) la EMT tuvo unos 97.000 viajeros más al día que en las mismas fechas del año anterior. "En términos conjuntos, esto supone un incremento de la demanda del 4,8%", señala la portavoz del área.

El tráfico, por su parte, mantiene su descenso tras la entrada en vigor del periodo sancionador de Madrid Central (el pasado 16 de marzo): baja un 24% en Gran Vía en días laborables, el 6,85% en la calle de San Bernardo y el 9,78% en calle de Toledo. En el perímetro de Madrid Central (donde pueden circular todos los vehículos) el descenso se sitúa en el 2,6%; es decir, no hay efecto frontera. Mientras, en M-30 ha habido un pequeño incremento del 1,26%.

Los fines de semana la disminución del tráfico en Gran Vía es superior al 30%; en San Bernardo, del 5,63%; y en la calle de Toledo, del 18,37%. En el perímetro, baja un 4,07% y en M-30 sube un 1,6%. Los datos del Servicio de aparcamiento Regulado (SER, los parquímetros) muestran un descenso de los tiques del 10%, llegando al 62% de bajada respecto al año anterior en la segunda quincena de marzo. En el perímetro los tiques del SER se mantienen estables.

Para el Consistorio, "estos datos evidencian un menor uso del vehículo privado y un mayor uso del transporte público, con el consiguiente ahorro de emisiones contaminantes". En este sentido, en la plaza del Carmen, la única estación del interior de Madrid Central, se da un descenso del 17% de los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) en marzo respecto al año anterior, pese a las peores condiciones meteorológicas. En el resto de la ciudad, donde no hay restricciones de tráfico, la contaminación aumentó un 24%; en la Comunidad de Madrid, donde no hay ningún tipo de restricciones a los vehículos, creció casi el doble, un 41%.

Posibilidad de presentación oral
Madrid Central mantiene la reducción de tráfico en el centro

INTRODUCCIÓN

Artículo del diario español *El País* – abril de 2019 – tema = luchar contra la contaminación en una gran ciudad

SÍNTESIS

1) **¿Qué?** Disminución del tráfico y de la contaminación en Madrid según el balance del Ayuntamiento de Madrid para el mes de marzo

2) **¿causas?** “Madrid Central”, área de tráfico restringido en el centro de la capital desde el 30 de noviembre de 2018 • multas por acceder al área • la gran mayoría de conductores respetaron la prohibición desde el inicio • menor uso del vehículo privado y un mayor uso del transporte público en la zona y el perímetro

3) **¿consecuencias?** importante disminución del tráfico en el centro (en Gran Vía un 24% menos en días laborables y un 30% en festivos) • aumenta un poco el uso de autobuses (casi un millón de pasajeros más de marzo de 2018 a marzo de 2019, unos 97.000 viajeros más al día) • descenso del uso de los parquímetros (el 10%, el 62% de bajada respecto al año anterior en la segunda quincena de marzo) • en M-30 ha habido leve incremento del tráfico del 1,26% • ahorro de emisiones contaminantes : descenso del 17% de los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) en el interior de Madrid Central en marzo respecto al año anterior • En el resto de Madrid, sin restricciones, la contaminación aumentó un 24%; en la Comunidad de Madrid, sin restricciones tampoco, creció casi el doble, un 41%.

PROBLEMÁTICA POSIBLE

La lenta adaptación de las grandes urbes a los retos medioambientales de hoy.

Pistas de COMENTARIO

1. **Megalópolis:** Ciudad de México (25 millones de hab.), Buenos Aires (14 millones de hab.), Lima (11 millones de hab.), Santiago de Chile (8 millones de hab.) → ciudades de aire irrespirable (con tasa anormal de enfermedades pulmonarias y alergias) altamente contaminadas, en las que cuesta implementar una política de reducción del tráfico y crear redes de transportes públicos eficaces y racionales • Bogotá, la ciudad más densamente poblada de América Latina y con la peor congestión vehicular de América Latina, según el *Global Traffic Scorecard* de 2019 • Se empieza a regular el transporte por bus, creando carriles exclusivos y eliminando las líneas “piratas”, modernizando las flotas hacia vehículos “limpios” e incentivando el uso de la bicicleta (de momento muy marginal). En cada vez más ciudades se proyectan o se instalan “peajes urbanos” y -aunque sea impopular- se empieza a reducir el número de aparcamientos., cobrar la congestión, cobrar la contaminación, el uso de espacio público para estacionamientos (Santiago de Chile, Medellín, etc...).

2. **Pontevedra:** (ver complemento 2) Ciudad española de Galicia (83 000 hab.) que decidió a partir de 1999 excluir los coches del centro y peatonalizar lo más posible. Al principio muy impopular, el alcalde resulta reelecto cada cuatro años por los habitantes que ahora sí aprecian la calidad de vida en esta ciudad. Es un modelo nacional e internacional por su calidad urbana, su movilidad y su accesibilidad (varios galardones internacionales) y despierta interés en Francia, Italia, Portugal, China, México o Corea, entre otros países.

Pistas de CONCLUSIÓN

Mucho retraso en las políticas urbanas, que primero deben luchar contra los egoísmos e intereses individuales, un poco como con las políticas anti tabaco hace algunos años.

Complemento 1 : *Madrid Central (Inspirado de la Ficha Wikipedia)*



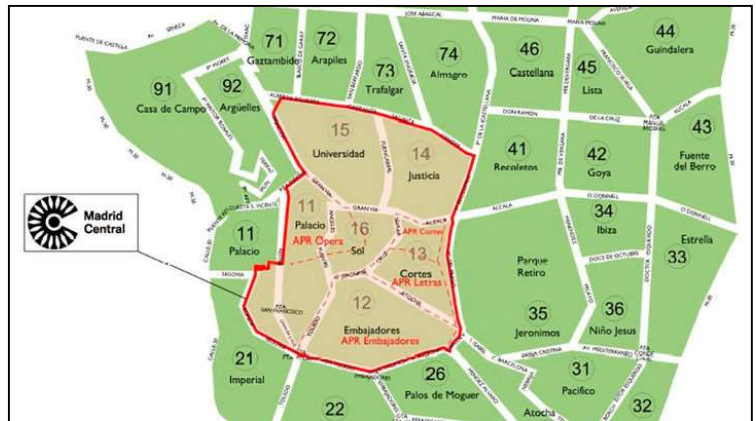
Madrid Central es una Área de Prioridad Residencial (APR) radicada en el centro de la ciudad de Madrid. Fue inaugurada el 30 de noviembre de 2018. Tiene un área de 472 hectáreas de extensión, en torno a la plaza Sol.

Aprobada por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid el 29 de octubre de 2018, su inauguración inicialmente programada para el 23 de noviembre de 2018, se retrasó hasta el 30 de noviembre de 2018 debido a la petición del Confederación Empresarial de Madrid-CEOE para que la puesta en marcha del protocolo no coincidiera

con el Black Friday.

Con la excepción de los residentes e invitados, el tráfico de vehículos quedó restringido a vehículos eléctricos o híbridos, con un período transitorio hasta 2020 con acceso adicional de vehículos de diesel y gasolina a condición de estacionamiento en plaza de aparcamiento.

A mediados de marzo de 2019, la Universidad Politécnica de Madrid publicó unas estimaciones que mostraban como las emisiones de gases nocivos (CO₂, NO₂...) habían descendido en el área que comprendía el APR de Madrid Central.



Complemento 2: *Cómo es la vida en una ciudad sin autos*

En Pontevedra, la banda sonora habitual de una ciudad española ha sido reemplazada por el trino de pájaros y la charla de humanos.

La gente no grita, o gritan menos. No hay motores acelerados o bocinazos, ni rugidos metálicos de motos, ni gritos de gente tratando de hacerse oír por encima del ruido. Nada de la banda sonora habitual de cualquier otra ciudad española.

Lo que se oye en la calle de Pontevedra es el canto de los pájaros encaramados a las camelias, el tintineo de las cucharas de café y el sonido de las voces humanas. Los maestros conducen a los niños pequeños por la ciudad sin el temor constante de que uno de ellos se desvíe hacia el tráfico.

"Escucha", dice el alcalde abriendo las ventanas de su oficina. Desde la calle de abajo se levanta el sonido de las voces humanas. "Antes de convertirme en alcalde, 14 mil autos pasaban por esta calle todos los días. Más automóviles pasaban por la ciudad en un día que las personas que viven aquí".

Miguel Anxo Fernández Lores es alcalde de la ciudad gallega desde 1999. Su filosofía es simple: poseer un automóvil no le da derecho a ocupar el espacio público.

"¿Cómo puede ser que los ancianos o los niños no puedan usar la calle a causa de los automóviles?", pregunta César Mosquera, jefe de infraestructuras de la ciudad. "¿Cómo puede ser que la propiedad privada, el automóvil, ocupe el espacio público?" Lores se convirtió en alcalde después de 12 años en la oposición, y en un mes había peatonalizado los 300 mil metros cuadrados del centro medieval, pavimentando las calles con losas de granito.

"El centro histórico estaba muerto", dice. "Había muchas drogas, estaba lleno de autos, era una zona marginal". Era una ciudad en declive, contaminada, y había muchos accidentes de tráfico, estaba

estancada. La mayoría de las personas que tuvieron la oportunidad de irse lo hizo. Al principio, pensamos en mejorar las condiciones del tráfico, pero no pudimos elaborar un plan factible. En cambio, decidimos recuperar el espacio público para los residentes y para hacer esto, decidimos deshacernos de los automóviles".

Detuvieron los autos que cruzaban la ciudad y se deshicieron del estacionamiento en la calle, ya que las personas que buscan un lugar para estacionar son las que causan la mayor congestión. Cerraron todos los aparcamientos de superficie en el centro de la ciudad y abrieron unos subterráneos y otros en la periferia, con 1.686 lugares libres. Sacaron los semáforos a favor de las rotondas, ampliaron la zona sin automóviles de la ciudad vieja al área del siglo XVIII y utilizaron redujeron el límite de velocidad a 30 km / h.

Los beneficios son numerosos. En las mismas calles donde 30 personas murieron en accidentes de tráfico entre 1996 y 2006, solo tres murieron en los 10 años siguientes, y ninguna desde 2009.

Las emisiones de CO2 han bajado un 70%, y mientras otras ciudades de la región se reducen, el centro de Pontevedra ha ganado 12 mil nuevos habitantes. Además, la suspensión de los permisos para grandes centros comerciales significó que las pequeñas empresas, que en otros lugares no han podido soportar la prolongada crisis española, han logrado mantenerse a flote.

Lores, miembro del izquierdista Bloque Nacionalista Gallego, es una rareza en la región noroeste, sólidamente conservadora. Pontevedra, con una población de 80 mil habitantes, es el lugar de nacimiento de Mariano Rajoy, el ex primer ministro español y líder del partido Popular de derecha. Sin embargo, el alcalde dice que Rajoy nunca ha mostrado interés en un esquema urbano que le ha otorgado a su ciudad natal numerosos premios.

Naturalmente, no todo se ha disparado sin problemas. A la gente no le gusta que les digan que no pueden conducir donde quieran, pero Lores dice que mientras las personas lo reclaman como un derecho, de hecho, lo que quieren son privilegios.

"Si alguien quiere casarse en la zona sin automóviles, la novia y el novio pueden venir en un automóvil, pero todos los demás caminan", dice. "Lo mismo con los funerales". La principal queja es que el esquema ha provocado congestión en la periferia y que no hay suficientes plazas de estacionamiento.

"La ciudad tiene el tamaño perfecto para la peatonalización", dice el arquitecto local Rogelio Carballo Soler. "Puedes cruzar la ciudad entera en 25 minutos. Hay cosas que podrías criticar, pero no hay nada que te haga rechazar este modelo".

Más tarde, en una fiesta de cumpleaños para niños, un grupo de padres analiza los pros y los contras de la ciudad sin automóviles. "El problema es a primera hora de la mañana en las pocas calles donde se permiten los automóviles y hay atascos de tráfico", dice Ramiro Armesto. "No hay transporte público desde los aparcamientos periféricos al centro. Por otro lado, he vivido en Valencia y Toledo, pero nunca he vivido en una ciudad tan fácil de vivir como esta".

Raquel García dice: "He vivido en Madrid y en muchos otros lugares y para mí es el paraíso. Incluso si está lloviendo, camino a todas partes Y los mismos tenderos que se quejan son los que han sobrevivido a pesar de la crisis. También es un gran lugar para tener hijos". "Lo que se necesita son más áreas en las que puedas estacionar durante cinco minutos para que puedas llevar a los niños a la escuela cuando llueva", dice Víctor Prieto. "Aquí, si llueve, y llueve mucho, las personas suben a su automóvil a comprar pan". Lo hacen menos ahora. Apenas si uso mi automóvil ahora".

Todos los trabajos fueron financiados localmente y no recibieron ayuda del gobierno regional o central. "No hemos emprendido grandes proyectos -dice Lores-, hemos hecho lo que estaba a nuestro alcance".

Stephen Burgen, *Clarín (diario argentino)*, 19.09.2018