



ECF
European
Cyclists'
Federation



La salud de los menores en el ámbito de la Comunidad de Madrid, su relación con la contaminación y la pérdida de espacio público en las calles

Asociación Pedalibre

ASOCIACIÓN CICLOTURISTA PEDALIBRE DE USUARIOS DE LA BICICLETA

✉ c/ Campomanes, 13, 2^ºizq. • 28013- Madrid •

Tel. 617 523 271

NIF: G79925930

e-mail: info@pedalibre.org •

www.pedalibre.org





AL DEFENSOR DEL MENOR EN LA COMUNIDAD DE MADRID

DESDE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE QUEREMOS ELEVARNOS LA PRESENTE QUEJA, RELATIVA A LA SALUD DE LOS MENORES EN EL ÁMBITO URBANO DE LA COMUNIDAD DE MADRID, FUNDADA EN LOS SIGUIENTES ARGUMENTOS:

1) Partimos de la constatación de que **nuestro tipo de vida urbana** conlleva importantes **problemas para la salud, física y mental** y de que, por consiguiente, vemos que de manera continua **van creciendo un grupo de enfermedades** típicas de las sociedades modernas que afectan notablemente a los individuos más jóvenes.

2) Evidentemente, estos problemas son menores que los del subdesarrollo, y nos congratulamos de que España se encuentre hoy día prácticamente al nivel de los países más desarrollados. Ello supone un gran éxito, sobre todo, si se compara con la España de generaciones anteriores sumida en el subdesarrollo, con pobreza, emigración... Sin embargo, el desarrollo de nuestro país aún dista mucho de alcanzar, en algunos aspectos, en los que **llevamos un notable retraso**, a los países más avanzados de la Unión Europea.

3) Podemos observar que, en las ciudades de nuestro país, y de manera especial en Madrid y su área metropolitana, se sufre una tremenda contaminación atmosférica, **por encima de los niveles permitidos en el ámbito de la Unión Europea**. Tal cuestión adquiere más gravedad por el hecho de que, en líneas generales, **la situación tiende a empeorar cada vez más**. Así, al admitirse un máximo de 36 días al año (en los que se podrían superar los niveles de partículas toleradas), según los datos oficiales, en 2004, la ciudad copó el 8 de septiembre ese número máximo admisible de días en los que se podrían superar el máximo de partículas permitido. En 2005, la cifra se adelantó al 25 de agosto. Y el año 2006 ya se superó el 11 de julio. En síntesis, en la actualidad uno de cada cinco días se está superando dichos niveles, implantándose la tendencia a que cada año el valor máximo se transgreda antes.

Aquí hay que recordar que el **automóvil** es el **mayor contaminador** del aire de la ciudad de Madrid. En este sentido, pudo observarse que durante el año 2005 todas las estaciones de medición de contaminantes superaron el valor límite diario (50 mg/m³) de partículas en suspensión PM10; igualmente ocurrió con el valor medio anual de NO₂. Al rebasarse antes cada año el máximo de partículas permitido, 50 microgramos por metro cúbico, se multiplican las enfermedades, pues las partículas microscópicas producidas se acumulan en los pulmones y pasan al torrente sanguíneo, y ello no es baladí ya que pueden desencadenar problemas respiratorios, alérgicos y cardiovasculares. En España, ochenta ciudades superan los límites de contaminación establecidos en la Unión Europea, y, según los datos oficiales del propio Ministerio de Medio Ambiente, más de 12 millones de personas respiran aire contaminado; precisamente, **Madrid y los municipios de alrededor están entre los lugares más contaminados**.

4) El **automóvil**, además, ha **privatizado la mayor parte del espacio público** cercenando en su mayor parte la posibilidad de utilizar la calle en la vida cotidiana, como se hacía antaño por doquier. También se va dificultando cada vez más el uso de carritos de bebé por el abuso de los coches al aparcar, las dificultades de acceso con carrito a los transportes públicos como, por ejemplo, al metro la carencia en muchos lugares de escaleras mecánicas, cuando no lo prohíben como en los autobuses. Queremos plantear la imposibilidad de trasladarse por Madrid o su área metropolitana con niños pequeños que requieren un carrito (por ejemplo dos niños) si no tienes coche y tus recursos son escasos. No cabe pasar por alto que **cerca del 30 % de la población carece de vehículo privado motorizado**.

La ciudad de los niños

Es obvio que la ciudad se hace cada vez más hostil para los más débiles como los niños, los ancianos o las personas con discapacidad. Tal hostilidad afecta especialmente a los niños. Resulta reveladora, en este sentido, la anécdota, de un niño del Consejo de Niños de Roma, quien hizo una propuesta al Alcalde: “*Queremos de esta ciudad el permiso para salir de casa*”. Lógicamente, el niño deducía que sus padres se lo negaban porque la ciudad no se lo permite¹.

¿Qué ha pasado para que un niño no pueda salir de casa? A tal pregunta, Francesco TONUCCI nos da respuesta: **La ciudad ha perdido su sentido de lugar público, se ha vuelto un lugar privado**, porque en las partes públicas se mueven y la copan medios privados como los coches. Esto ha producido **una ciudad que se vuelve insegura y peligrosa**, fundamentalmente por el hecho de haber **perdido los espacios públicos y también a la gente que se mueve en ese espacio público**².

En resumen, se puede afirmar que, siguiendo al citado autor, el modelo que estamos viviendo de movilidad urbana afecta especialmente a los niños porque no les permite salir de casa, buscar un amigo y jugar con él³. **La ciudad casi no existe para el niño**, pues como afirma Francisco ABRIL, se ha transformado para el niño en **un mero lugar de paso que lleva de la casa al colegio y del colegio a casa**⁴.

El escritor Paul Auster afirma: “*Descuidad a los niños y nos destruiremos a nosotros mismos. Existimos en el presente en la medida en que ponemos nuestra fe en el futuro*”.

Ya existe ese descuido de los niños –según Francisco ABRIL-, **la vida infantil ha sido reducida exclusivamente a la vida escolar**. Y su tiempo libre ha sido colonizado por la televisión y por el uso abusivo de las nuevas tecnologías. **¿Cuándo y dónde van a poder ser niños?** Atendamos a nuestros ciudadanos más pequeños. Tienen derecho a vivir plenamente su infancia⁵.

Según los especialistas, el desarrollo más importante se produce en los primeros años, fundamentalmente mediante el juego (entendido éste en un sentido amplio), que se da en su relación con los demás, con el mundo. Además, queda **muy limitada la posibilidad de juego real**, auténtico, libre, autoresponsable, ante la necesidad de tener que estar siempre vigilados, a semejanza del animal doméstico que se saca a la calle.

Desvertebración de la sociedad

Dicha dificultad de poder jugar en la calle y, por tanto, la actividad física inherente al juego infantil, tan necesaria física y psicológicamente, potencia, ante la hostilidad creciente de la ciudad, **la huida** de las clases más privilegiadas **fuera de la ciudad buscando entornos menos hostiles**, lo que supone -además de mayores desplazamientos en coche-, la creación de más guetos en ciertos barrios, zonas con mayor porcentaje de inmigración y pobreza, en definitiva **se desvertebra la sociedad**.

¹ *III Encuentro la Ciudad de los niños*, VVAA, Ed. Xiana Color Gráfico, S.L., 2004, pp. 36.

² *III Encuentro la Ciudad de los niños*, p. 37.

³ *III Encuentro la Ciudad de los niños*, p. 37.

⁴ *III Encuentro la Ciudad de los niños*, p. 97.

⁵ *III Encuentro la Ciudad de los niños*, p. 98.

Aunque menos de un tercio de los desplazamientos (si incluimos los que se hacen a pie), en las mayores ciudades españolas se hace en automóvil⁶, este tipo de vehículos monopoliza el uso del espacio público y, en buena parte, excluye otros usos públicos (como andar, pedalear, patinar, jugar, actividad física...). Así, **este uso abusivo del automóvil ha destrozado la ciudad para los más desfavorecidos** y de manera especial para **los niños con menores recursos** que van quedando **recluidos en sus casas** y, por tanto, excluidos en buena parte de las zonas de juegos, amigos, bibliotecas, el entorno de su ciudad.

Esta creciente fractura contradice el propio concepto del Estado social y el precepto constitucional específico del artículo 9.2 que afirma que *“corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de los grupos en que se integra sean reales y efectiva; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”*.

La salud de los jóvenes

Además de la creciente fractura social, la incidencia en la salud es enorme, así pues, observamos que continuamente crece el número de afectados por las enfermedades típicas de los países desarrollados, enfermedades que en su mayoría inciden **con especial gravedad en los menores**, siendo esa incidencia mayor en las zonas urbanas (cáncer, enfermedades respiratorias, gripe, enfermedades cardiovasculares –de forma especial la arteriosclerosis-, obesidad y enfermedades de carácter autoinmune como **las de tipo alérgico**, asma, artritis reumatoide, lupus, fibromialgia, esclerosis múltiple...), aparte de que alguna de ellas como el asma o el cáncer tengan mayor incidencia en algunas zonas concretas más polucionadas del Tercer Mundo.

Otro aspecto preocupante se haya en el hecho de que se incremente, la media del tiempo que el niño ve la televisión⁷, juega, y se relaciona, por el ordenador, con la *play-station*, *chatea*... Esto supone el que muchos niños tengan **problemas fisiológicos como la obesidad o la hipercolesterolemia** –apuntados reiteradamente por especialistas, especialmente los pediatras-, **que se derivan del sedentarismo**. Asimismo, al tener **cercenada la posibilidad, tan beneficiosa, de jugar en la calle** se incrementan las posibilidades de caer en problemas psicológicos y pautas adictivas. Todo esto, a su vez, facilitará en el futuro otras adicciones como el mal uso de Internet, el *botellón*, la drogodependencia...

Desde el punto de vista psicológico, puede observarse que la falta de realización de actividad física impide aprovechar el valor positivo que tal actividad genera de cara a lograr el bienestar físico y emocional. En definitiva, a conseguir una mayor felicidad. Así, por ejemplo, el catedrático Javier Elzo, en su reciente libro *“Los jóvenes y la felicidad”*, muestra como los jóvenes que solamente piensan en fiestas, o que abusan del alcohol y las drogas (problemas fundamentales de nuestros jóvenes), están manifiestamente menos contentos con sus vidas que los que saben compaginar la diversión con el trabajo, el deporte y el estudio.

Hay múltiples investigaciones sobre la **vinculación de la contaminación de los vehículos motorizados y su especial impacto en la población infantil y juvenil**. Los más jóvenes, debido por un lado a que son **más sensibles a la contaminación** y por otro lado a que sus **hábitos de ocio** normalmente relacionados con el **ejercicio físico y la actividad al aire libre**, constituyen un importante **grupo de**

⁶ Guía práctica para la elaboración de Implantaciones de Movilidad Urbana Sostenible, 2006, p. 20.

⁷ Según el informe del CAC de Catalunya, o el reciente Anuario de la Televisión, los niños de Cataluña, de 4 a 12 años, pasan más horas al año (casi mil horas) viendo la televisión que en la escuela (960 horas al año).

riesgo ante los episodios de concentraciones altas de contaminantes. A continuación se muestran varios ejemplos:

- El trabajo llevado a cabo en Stuttgart⁸ concluye que la contaminación debida al tráfico rodado (NO₂, NO, CO) se relaciona con una mayor prevalencia de **seudocrup** (laringotraqueobronquitis aguda) en una muestra de 8.420 niños.
- En otro estudio del año 2001⁹ se hace una extensa valoración bastante negativa de la exposición al aire contaminado del tráfico en niños que asisten a la escuela **cerca de autopistas y otras vías rápidas**.
- No menos impactante es el estudio realizado en Los Ángeles (EEUU)¹⁰ que relaciona contundentemente la densidad del tráfico que rodea a los niños y su posibilidad de contraer **leucemia**.
- También se llegó a determinar la relación detectada entre **cáncer infantil** y cercanía a vías rápidas en zonas residenciales¹¹.

Enfermedades inmunológicas: especialmente las alérgicas

Nos encontramos ante una verdadera explosión de las enfermedades inmunológicas que afectan especialmente a los niños. Aunque todavía existe cierta disparidad entre el peso de las diversas causas, en todo caso, sí se incluye entre las mismas con un peso fundamental la contaminación atmosférica por los vehículos a motor, especialmente los diesel. Con respecto a la explosión de tales enfermedades, podemos observar que **cerca de un tercio de la población europea ya tiene alguna clase de enfermedad alérgica, mientras, por ejemplo, uno de cada dos niños en Gran Bretaña la padecerá para el 2015**, todo esto causa millones de euros en gastos médicos, pérdidas de días laborables y hasta una menor concentración en las aulas¹². Una consideración similar la efectúa el doctor Javier SUBIZA al afirmar que las enfermedades alérgicas en unos años van a afectar a la mitad de la población europea¹³.

La conexión de las enfermedades alérgicas con la contaminación atmosférica de los vehículos, se prueba en diversos estudios al respecto, los cuales nos han permitido conocer diversos hechos como el que **la alergia al polen**, que ya esta afectando a cerca de del 20 % de la población, sea **mayor en el ámbito urbano que en el rural**. Incluso, lo que es muy revelador, dentro del propio medio rural también existen diferencias, tal como describe el investigador japonés Ishizaki, quien observó en 1987 como la prevalencia

⁸ WICHMANN H.E., HUBNER H.R., MALIN E. et al. La relevancia de los riesgos a la salud causados por la contaminación exterior quedada demostrada por secciones cruzadas de estudios de Pseudocrup en Baden Wurttemberg. *Offentl Gesundheitswes* 1989; 51: 414-20

⁹ JANSSEN NAH, VAN VLIET PHN, AARTS F., HARSSEMA H., BRUNEKREEF B.: Assessment of exposure to traffic related air pollution of children attending schools near motorways. *Atmos Environ* 2001, 35: 3875-84.

¹⁰ LANGHOLZ B., EBI K.L., THOMAS DC, PETERS JM, London SJ: Traffic density and the risk of childhood leukemia in a Los Angeles case-control study. *Ann Epidemiol* 2002, 12: 482-87.

¹¹ SAVITZ DA, FEINGOLD L: Association of childhood cancer with residential traffic density. *Scand J Work Environ Health* 1989, 15: 360-63.

¹² Cfr. La casa del alérgico.com .06/04/2006, "Alergias alcanzan niveles de epidemia en Europa: expertos", REUTERS HEALTH, quien cita las fuentes de la Red Europea de Alergia y Asma Global.

¹³ SUBIZA, Javier, es el coordinador del equipo encargado de vigilar la concentración de pólenes de aire en nuestro país. Véase, "El petróleo, principal causa de las alergias", Andrés Rodríguez-Alarcón, Discovery DSalud.

de fiebre del heno¹⁴ entre los campesinos japoneses que residían cerca de las autopistas era prácticamente el triple con respecto a los que vivían lejos de ellas (un 13 % frente a un 5%)¹⁵.

Cabe citar, por ejemplo, un decisivo estudio que muestra como en la antigua Alemania Oriental apenas había enfermedades alérgicas y, sin embargo, tras la caída del muro se han multiplicado los coches y, por ende, estas enfermedades, a pesar de las mayores restricciones medioambientales, como la eliminación de las calefacciones de carbón¹⁶.

En el mismo sentido, los expertos reunidos en el XXIII Congreso de la Sociedad Española de Alergología e Inmunología Clínica (SEAIC) han coincidido en que la menor exposición a gérmenes durante la infancia y la contaminación ambiental son dos de los factores más determinantes en el aumento de alérgicos en los países desarrollados¹⁷.

Problemas respiratorios

Refiriéndonos específicamente a las enfermedades de carácter respiratorio, ante todo no podemos olvidar que es la **tercera causa de fallecimientos en España**¹⁸. Con respecto a las mismas, variados estudios ya han mostrado de forma suficiente la relación entre el desarrollo de la función pulmonar, especialmente en los menores, y la calidad del aire:

- Un prestigioso estudio de Bochum y Munster¹⁹ nos demuestra los síntomas de **asma y rinitis alérgica** en adolescentes y su relación proporcional con la densidad de tráfico en áreas residenciales.
- En el caso de un estudio realizado en el noroeste de Londres²⁰, se detectó una importante relación entre los casos de niños de entre 5 y 14 años ingresados en hospitales por **asma** y su pertenencia a zonas de tráfico intenso.
- Otro ejemplo de asociación de **síntomas respiratorios crónicos** infantil y cercanía a vías rápidas se relaciona en un estudio holandés del año 1997²¹.
- Otro ejemplo lamentable es el de la relación detectada entre la contaminación creada por el tráfico de camiones y las **disfunciones pulmonares** en niños que viven cerca de vías rápidas por donde esos circulan²².

¹⁴ Conocida también como polinosis, rinitis alérgica o alergia al polen y que ya esta afectando a cerca del 20 % de la población.

¹⁵ Alergia y motores diesel, Dr Don José M^a Negro Álvarez, Profesor Asociado de Alergología.

¹⁶ “El petróleo, principal causa de las alergias”.

¹⁷ Los Motores Diesel Incrementan los casos de Alergias, Organización Colegial de Enfermería Castilla y León, 8 de mayo de 2003.

¹⁸ Datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística.

¹⁹ DUHME H., WEILAND S.K, KEIL U., KRAEMER B., SCHMID M., STENDER M., CHAMBLESS L., Asociación entre síntomas de asma y rinitis alérgica en adolescentes y densidad de tráfico en áreas residenciales. *Epidemiology* 1996; 7: 578-82.

²⁰ WILKINSON P., ELLIOTT P., GRUNDY C., SHADDICK G., THAKRAR B., WALLS P., FALCONER S.: Case-control study of hospital admission with asthma in children aged 5–14 years: relation with road traffic in northwest London. *Thorax* 1999, 54: 1070–74.

²¹ VAN VLIET P., KNAPE M., DE HARTOG J., JANSSEN N., HARSSEMA H., BRUNEKREEF B.: Motor vehicle exhaust and chronic respiratory symptoms in children living near freeways. *Environ Res* 1997, 74: 122–32.

- En este mismo sentido, **una muy reciente investigación** estadounidense ha vuelto a constatar que los niños que han vivido a menos de 500 metros de una autopista desde los diez años, a los dieciocho experimentaban una **disminución de la función pulmonar**²³.

Con relación a este último estudio citado, W. James GAUDERMAN, señala que “*quien sufre de niño una deficiencia pulmonar relacionada con la contaminación probablemente tenga unos pulmones menos sanos durante toda su vida*”, y añade, que “*se sabe que la mala función pulmonar en la vida adulta es un importante factor de riesgo para enfermedades respiratorias y cardiovasculares*”. Además especifica el autor que a todos los niños, no sólo a subgrupos susceptibles, como los fumadores o asmáticos, les afecta potencialmente la exposición al tráfico²⁴. Para David A. SCHWART, director del Instituto nacional de Ciencias de la Salud (NIHS), “*este estudio demuestra que algunas consecuencias de la exposición al humo de los coches pueden durar toda la vida*”. Según afirma W. J. Gauderman los **políticos y promotores deberían tener en cuenta estos resultados a la hora de planear la construcción de nuevos colegios o viviendas**.

También los adultos

En cuanto al **cáncer** (segunda causa de fallecimientos en España²⁵) y los problemas cardiovasculares (primera causa de fallecimientos en España²⁶), la contaminación ambiental también tiene una incidencia muy relevante en ambos tipos de enfermedades.

Según un Informe de la *Agencia Francesa de Seguridad Sanitaria Medioambiental*, la contaminación atmosférica, vinculada en su mayor parte a las emisiones procedentes de los vehículos, causa entre un 6 y un 11 por ciento de las muertes por **cáncer de pulmón entre los mayores de 30 años** debido a las partículas contaminantes en la atmósfera, lo que supone entre 347 y 1.713 muertos anuales. A estas muertes hay que añadirle, según el citado Informe, las víctimas de enfermedades cardiorrespiratorias. En total se vinculan cada año 4.876 muertos en Francia. No cabe pasar por alto que “*la mitad de las partículas ultrafinas que se alojan en nuestros pulmones son emitidas por coches y camiones*”²⁷.

Partículas en suspensión

- También ha llegado a conclusiones muy similares la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Informe realizado sobre esta cuestión, que abarca un estudio sobre Austria, Suiza y Francia²⁸. En virtud de esta investigación se descubrió que unas 40.000 personas mueren cada año como consecuencia de las emisiones de los automóviles o de **material particulado (PM)**. Según los

²² BRUNEKREEF B., JANSSEN NA., DE HARTOG J., HARSSEMA H., KNAPE M., VAN VLIET P.: Air pollution from truck traffic and lung function in children living near motorways. *Epidemiology* 1997, 8: 298–303.

²³ El estudio que ya se encuentra disponible en Internet, se publicará en *The Lancet* el 17 de febrero de 2007.

²⁴ W. James Gauderman, profesor de medicina preventiva en la Universidad del Sur de California.

²⁵ Datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística.

²⁶ Datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística.

²⁷ Véase el Informe de la Agencia Francesa de Seguridad Sanitaria Medioambiental titulado “*Impacto sanitario de la contaminación atmosférica urbana*”. Asimismo, en dicho Informe se señala que “los efectos perjudiciales del tráfico de automóviles son mayores que la suma recaudada en concepto de peajes e impuestos sobre el carburante”.

²⁸ Véase el *Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente*, Unidad de Comunicaciones e Información Pública, de 4 de junio de 2004, p. 44.

datos que figuran en el mismo Informe, entre el dos y el cinco por ciento del total de las muertes de adultos mayores de treinta años, producidas durante el año 2002, se debieron a la exposición a esos agentes contaminantes.

- Los científicos creen que las partículas PM2.5 son las responsables de los perjuicios más graves para la salud humana²⁹. Se depositan en el fondo de los pulmones **causando enfermedades respiratorias**.
- El Gobierno alemán, cuyo país tiene una población similar a la de los tres países incluidos en el Informe de la OMS (Austria, Suiza y Francia), también está muy preocupado por la situación. Tanto es así, que en otro informe, publicado en julio de 2003 por el Consejo Alemán para Asuntos Medioambientales, se señaló que *“los mecanismos de defensa naturales en el hombre no pueden impedir que las partículas transportadas por el aire procedentes de las emisiones de los automóviles se introduzcan en los pulmones”*. Añadiéndose, en este mismo Informe del Gobierno alemán, por un lado, que el PM2.5 constituye *“el problema sanitario más importante relacionado con la contaminación atmosférica”* y, por otro lado, que para mejorar la situación, se propone la necesidad de introducir alguna medida como la de restringir el tráfico, por ejemplo mediante el establecimiento de peajes, como ya se hace en Londres o Tokio, o bien, la medida consistente en la creación de un nuevo impuesto sobre los automóviles que sea proporcional al consumo de combustible y a las emisiones tóxicas producidas³⁰.

Enfermedades cardiovasculares

Con respecto a las enfermedades cardiovasculares, bastará finalmente con apuntar, en el mismo sentido, la ilustradora cita del prestigioso cardiólogo Valentín FUSTER: *“la contaminación atmosférica se ha revelado, en más de 150 estudios hechos en los últimos quince años, como un gran detonante de accidentes cardiovasculares. Se ha observado, por ejemplo, que las personas que viven a menos de cien metros de una autopista o menos de cincuenta metros de una calle con mucho tráfico corren el doble de riesgo de morir por una enfermedad cardiorrespiratoria que el resto de la población. En el caso concreto del corazón, se ha demostrado que la contaminación por partículas finas como las que emiten los vehículos tiene capacidad para desencadenar infartos y arritmias, deteriorar las paredes de las arterias y aumentar la capacidad de coagulación de la sangre. En un estudio que hemos hecho en mi laboratorio del hospital Monte Sinaí, en Nueva York, hemos visto que no hacen falta episodios de contaminación extrema para provocar estos daños al corazón, sino que pueden darse con niveles de contaminación que aceptamos como normales”*³¹.

En definitiva, la contaminación es un factor causante, aunque no sea el único, de todas las enfermedades mencionadas. En alguna es incluso el factor más importante. Si sumamos todas estas enfermedades puede inferirse que resulta afectada una parte enorme de la población de los países desarrollados especialmente la más sensible entre la que se encuentran los de menor edad.

Obesidad

Además, de la escalofriante magnitud de las cifras aportadas de enfermedades, otras amenazas a nuestra salud, que también inciden especialmente en los más jóvenes, se derivan de la forma de vida en

²⁹ El PM se divide normalmente en dos categorías. Por un lado está el material formado de partículas finas o PM2.5, es decir, con un diámetro inferior a 2,5 micrómetros. Por otro lado está el material PM10, es decir, que el diámetro de las partículas que lo constituyen es de 2,5 a 10 micrómetros.

³⁰ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, loc cit.

³¹ La ciencia de la salud, Valentín FUSTER, Ed. Planeta, 2006, págs. 104-105.



nuestra sociedad actual, como el **sedentarismo y el sobrepeso (muy relacionados entre sí)** y que se vinculan también a enfermedades como las de tipo vascular o la diabetes, enfermedad, esta última, que ha aumentado un 50 % en nuestro país en la última década.

Sobre ello, nos especifica, el doctor Manuel BUENO, pediatra y profesor de la Universidad de Zaragoza, que **la obesidad infantil, se ha triplicado en los últimos veinte años y afecta ya al 20% de los niños españoles en edad escolar**. De ellos, “*el 75% seguirá siendo obeso cuando crezca*”, según el antedicho autor, quien, además, nos resume la lucha contra la obesidad en esta sencilla ecuación: “*Comer menos y moverse más*”. Porque el sedentarismo es, junto a una alimentación incorrecta, el principal factor de riesgo de la obesidad.

Tanto, en general, en el mundo desarrollado, como de manera especial, en España, la situación, está alcanzando niveles muy preocupantes; pues según recientes estudios, los **niños españoles están entre los más obesos de la Unión Europea**.

En tal sentido, siguiendo a la doctora Claudia GONZÁLEZ, podemos observar que en España uno de cada cuatro niños presenta exceso de peso y, entre ellos, casi un 14 por ciento es obeso. Lo cual, desde el punto de vista médico, es muy negativo, pues los niños con exceso de peso sufren desde pequeños una serie de alteraciones físicas y psicológicas que se van agravando a medida que cumplen años, así pues, un porcentaje de niños obesos ya comienza a tener problemas ortopédicos y un gran número sufre problemas psicológicos y padece diabetes tipo II³².

La citada doctora nos reitera una idea ya conocida, pero por serlo no deja de ser muy importante, cual es el hecho de que la **televisión** se ha convertido hoy en uno de los factores que más contribuyen a la **obesidad** de los niños. A este respecto, nos vemos obligados a recordar que los niños españoles ocupan el segundo puesto en Europa en horas de televisión³³.

Consumir más calorías y hacer menos ejercicio es una receta infalible para ganar peso. Dos de cada tres niños españoles **dedican menos de una hora diaria a la actividad física fuera del horario escolar**. Aquí, también tenemos que apuntar, que los niños españoles están entre los peores situados de la UE³⁴.

Conclusiones

Sintetizando, observamos que **nuestro actual tipo de sociedad basado en una dependencia cada vez mayor del coche para realizar los desplazamientos cotidianos** tiene una clara incidencia negativa sobre nuestra salud: sedentarismo, deterioro de la salud y accidentes de tráfico –sin pasar por alto los

³² *Gordito no significa saludable*, Claudia GONZÁLEZ.

³³ Nos explica Claudia GONZÁLEZ que, un niño español ve como promedio unas tres horas y media de televisión al día. La televisión, según algunos estudios, favorece la obesidad por varias razones: A) El tiempo que los niños pasan sentados delante del televisor es un tiempo en el que no están haciendo ejercicio. B) Es muy común estar comiendo golosinas, aperitivos o cualquier otra cosa mientras se está viendo un programa. Los niños que ven más televisión comen más golosinas y aperitivos y están más obesos que los que la ven menos. C) Los programas para niños incluyen numerosos anuncios publicitarios de comida. Los niños que ven más anuncios de comida comen más esos alimentos que los que no los han visto. Los niños de nuestro país ven alrededor de cien anuncios diarios, de los que casi la mitad son de productos de alimentación ricos en grasa, azúcar o sal. Además, siguiendo a la citada autora, los niños que más obesidad presentan son aquellos que disponen de una televisión en su propia habitación, según los resultados de otra investigación.

³⁴ Véase la obra *Gordito no significa saludable*.

atropellos³⁵, que afectan especialmente a los más débiles como los niños, y el propio miedo de posibles atropellos-, constituyen un trío poco favorable para tener una buena calidad de vida y valores solidarios. Ante toda esta problemática, en la mayoría de los países más desarrollados de nuestro entorno, los poderes públicos han reaccionado, en mayor o menor medida, limitando el uso de los vehículos motorizados particulares en las ciudades, potenciando el transporte público, fomentando el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte, creando zonas peatonales, hasta conseguir en algunos casos mejoras espectaculares.

Con respecto a **nuestra región** apenas se han dado algunos pasos o se han planteado futuros proyectos. Vamos incluso con retraso con respecto a otras Comunidades Autónomas y ciudades de nuestro país.

El que no se hayan tomado verdaderas medidas al respecto supone que, hasta la fecha, se ha estado ignorando lo previsto por la propia **Constitución** cuyo artículo 45 afirma que *“Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona así como el deber de conservarlo”*, exige además lo siguiente: *“Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva”*.

También supone el incumplimiento del artículo 43 de la misma norma fundamental que afirma lo siguiente:

*“1. Se reconoce el derecho a la **protección a la salud**.*

*2. Compete a los poderes públicos organizar y tutelar la salud pública a través de **medidas preventivas** y de las prestaciones y servicios necesarios. La ley establecerá los derechos y deberes de todos al respecto.*

*3. Los poderes públicos fomentarán **la educación sanitaria, la educación física y el deporte**. Asimismo **facilitarán la adecuada utilización del ocio**”.*

Finalmente, concluiremos señalando que no cabe olvidar el hecho de que deberíamos ser conscientes del **mundo que legamos a nuestros hijos**, y de nuestra obligación moral de actuar solidariamente. Al derrochar energía y bienes de consumo, estamos abusando con respecto a lo que nos correspondería consumir en una economía global sostenible. Se ignora *de facto* la vida de los niños más pobres del tercer mundo, pues tienen menos medios para defenderse de las crisis energéticas, las subidas de temperatura, sequías, desertización, catástrofes climáticas... asfixiando así el posible desarrollo de las zonas más pobres, e igualmente estamos ignorando el cambio climático –que tiene especial incidencia en nuestro país-, la contaminación y el agotamiento de los recursos que suponen la merma o, incluso, la extinción de las diversas especies animales y vegetales³⁶. Se potencia, además, la violencia, pues buena

³⁵ En España en el año 2004 hubo 9.472 atropellos a peatones en zona urbana. Véase la *Guía práctica para la elaboración de Implantaciones de Movilidad Urbana Sostenible*, 2006, p. 28.

³⁶ Véase la Convención Marco de las Naciones Unidas adoptada en Nueva York, el 9 de mayo de 1992, entre las Partes se firmó el Protocolo de Kyoto que se aplica a las emisiones de gases de efecto invernadero como un paso importante en la lucha contra el calentamiento del Planeta. En la 12ª Conferencia de las Partes celebrada en Nairobi del 6 al 17 de noviembre de 2006, se crea un grupo para la adopción de futuros compromisos relativos a la reducción de emisiones.



PEDALIBRE

parte de ella está vinculada a la pobreza y a la agudización extrema de la lucha por los recursos escasos. En contraposición a todo este horizonte, aún podemos optar por un mundo donde tengan importancia los valores solidarios con nuestros vecinos, nuestras ciudades, con mundo en el vivimos y con el mundo que legamos a nuestros hijos. Por todo lo aquí señalado, entendemos que podríamos y deberíamos combatir las distintas amenazas y, precisamente, una de las posible contribuciones al respecto, que además resulta gratificante, consiste en la **potenciación del uso de la bicicleta, como instrumento de ocio y transporte, al mismo tiempo que la desincentivación del actual uso abusivo del automóvil.**

POR TODO ELLO, DADA LA GRAVEDAD DE LA SITUACIÓN, LES ROGAMOS QUE ESTIMEN LA PRESENTE QUEJA Y QUE **SE IMPULSE LA REALIZACIÓN DE UNA POLÍTICA QUE APOYE Y SE PROMUEVA A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS Y A LOS NO MOTORIZADOS**, AMPLIANDO Y MEJORANDO LAS ZONAS PEATONALES Y CICLISTAS, **LIMITANDO EL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO EN EL ÁMBITO URBANO**; Y, POR TANTO, QUE SE DÉ A ESTA CUESTIÓN, POR UNA PARTE, **PUBLICIDAD ANTE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y, POR OTRA PARTE, QUE SE DÉ TRASLADO A LAS INSTITUCIONES Y OTRAS ENTIDADES COMPETENTES CON EL OBJETO DE QUE TOMEN LAS MEDIDAS ADECUADAS CON LA PRONTITUD QUE SE REQUIERE**

El último informe de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, presentado en París el día 2 de febrero de 2007, establece con “muy alta probabilidad” la responsabilidad de la actividad humana en el calentamiento que se está observando ya en la Tierra debido al aumento de los gases de efecto invernadero en la atmósfera. En el informe anterior del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC), de hace cinco años, los científicos, hablaban de “probable”, pero ahora tienen ya muchos más datos y análisis mucho más precisos sobre el calentamiento, sus causas, las previsiones del mismo y los impactos del cambio climático que serán realmente negativos en todo el mundo.
