

EPISODIO 32. DEL DICHO AL HECHO: ABOGAR POR CIUDADES SANAS

Traducido de la versión inglesa por Trint. La OMS no se hace responsable del contenido ni de la exactitud de la traducción. En caso de discrepancia entre las versiones en inglés y en español, la auténtica y vinculante será la versión original en inglés.

Garry Aslanyan [00:00:05] Hola y bienvenidos al podcast Global Health Matters. Soy su anfitrión, Garry Aslanyan. Os traemos un episodio lleno de optimismo e inspiración. Se estima que el 68% de la población mundial vivirá en ciudades en 2050. A pesar de los muchos beneficios que ofrecen las ciudades, las ciudades también pueden ser un entorno poco saludable para las personas y el planeta. En este episodio, me acompañan dos líderes urbanos pioneros que han emprendido la búsqueda de hacer de sus ciudades lugares más saludables mediante el fomento de una movilidad segura y activa. Al hacerlo, combaten los determinantes ambientales responsables de las enfermedades y lesiones no transmisibles. Jesús Carlos Soto es el Director de Movilidad y Transporte del Gobierno Municipal de Guadalajara en México. Es un defensor ciudadano convertido en líder de la administración pública. Silpa Wairatpanij es miembro del comité de la Fundación del Instituto de Caminatas y Ciclismo de Tailandia y directora de proyectos de la Iniciativa de Ciudades Saludables de Bangkok. También es asesor del vicegobernador de Bangkok en materia de movilidad urbana segura y activa.

Garry Aslanyan [00:01:29] Hola Silpa. Hola Jesús. ¿Cómo estás hoy?

Jesús Carlos Soto [00:01:35] Hola. Bien. Gracias.

Silpa Wairatpanij [00:01:37] Bien, Garry, ¿y tú? Hola.

Garry Aslanyan [00:01:39] Genial. Estoy muy contento de tenerlos hoy a los dos como invitados. Sé que ninguna de sus trayectorias profesionales comenzó en el ámbito de la salud y, sin embargo, su trabajo está teniendo un impacto muy directo en la salud y en los residentes de sus ciudades. Tal vez puedas compartir una breve historia de cómo ocurrió esto. Quizá podamos empezar con Jesús.

Jesús Carlos Soto [00:02:02] Gracias, Garry. Claro, por supuesto. Buenos días y muchas gracias por la invitación a compartir este espacio con Silpa y la Iniciativa Ciudades Saludables. Tengo formación humanista como filósofo, aunque empecé en la parte de la ingeniería, pero una crisis vocacional me hizo cambiar de rumbo. Al final de mi carrera en filosofía y ciencias sociales, participé en el nacimiento de un movimiento social en Guadalajara que comenzó a protestar por la imposición de carreteras libres de semáforos en mi ciudad. Así que a partir de ahí pasamos a exigir planes de movilidad integrales no solo centrados en los coches, sino también en las personas. Como filósofa, tenía mucho sentido para mí porque en ese momento también tenía que trabajar en comunidades en condiciones de marginación urbana, y sabía lo importante que era el espacio público para las personas de esas áreas. Es todo lo que tienen. A partir de ahí, me involucré durante unos 15 años en grupos de ciudadanos que comenzaron a proponer otro modelo de ciudad, uno en el que realmente hubiera espacios para la convivencia entre diferentes formas de vida, y comprendí que esto implica pensar en la justicia espacial y la crisis climática. Y tiene aspectos de salud importantes, desde la seguridad vial y las miles de muertes causadas por el modelo centrado en los vehículos motorizados, hasta la mala calidad, que en mi ciudad es bastante mala, la calidad del aire, y también se cobra muchas vidas y cuesta año tras año. Así que el momento más radical de mi activismo fue cuando acampamos durante un mes para detener la construcción de un puente vehicular elevado que destruyó varias hectáreas de áreas verdes y miles de árboles. No pudimos detenerlo, pero nos hizo más fuertes, y más tarde pudimos detener una carretera de 23 km. Seis años después, me invitaron a crear la primera dirección

de movilidad y transporte desde el nivel local de la ciudad de Zapopan. Actualmente estoy a cargo de la dirección en el área metropolitana de Guadalajara que tenemos aquí, que comparte estos dos grandes municipios. Por eso, desde estas agencias públicas hemos promovido la movilidad activa y sostenible, la infraestructura segura, la regulación del espacio público, la educación y la cultura vial.

Garry Aslanyan [00:04:42] Jesús, ¿cuántas personas viven en esa área metropolitana?

Jesús Carlos Soto [00:04:45] Ya somos 5 millones de personas en el área metropolitana y casi 3 millones de automóviles. Está compuesto por nueve municipios. Guadalajara y Zapopan son las más grandes.

Garry Aslanyan [00:04:56] Vale, genial. Silpa, ¿qué hay de ti?

Silpa Wairatpanij [00:05:00] Hola. Soy Silpa. Soy de Bangkok, Tailandia. Mi experiencia es que trabajo en las Fundaciones del Instituto de Caminata y Ciclismo de Tailandia. Lo que hemos estado haciendo es promover la marcha y el ciclismo en la ciudad, en lugar de solo hacer deporte o hacer ejercicio. Alentamos a las personas a utilizar este tipo de movilidad de transporte como un uso diario en su vida. Acabamos de encontrar la oportunidad de unirnos a la PHC (Partnership for Healthy Cities), y podríamos verla como una gran oportunidad para unirnos al municipio de Bangkok y obtener una subvención para promover la movilidad segura y activa en Bangkok. El trasfondo de Bangkok siempre ha sido una ciudad centrada en el automóvil durante más de 40 años, y hemos estado construyendo y ampliando la autopista y la autopista. Aun así, el problema es que un plan municipal no permite que las personas se muden fácilmente de sus casas a las estaciones. La razón es que tenemos muchos callejones sin salida. La verdad es que antes no teníamos un plan para la red de carreteras o las calles, por lo que cada vez es más difícil para las personas caminar o andar en bicicleta por la ciudad, por lo que todos necesitan usar su propio automóvil solo para que les resulte más cómodo moverse por las ciudades, especialmente, tenemos la percepción de que caminar y andar en bicicleta en Bangkok es muy peligroso. Por lo tanto, las personas deben protegerse mediante el uso de automóviles. Eso es irónico. Por ejemplo, las personas necesitan usar un automóvil solo para cruzar la calle en algunas áreas. Hay dos grandes almacenes y dos distritos que están muy juntos, solo una calle los separa. Pero la gente realmente no puede usar el paso de peatones para cruzar esta calle, por lo que muchos de nosotros simplemente decidimos conducir hasta allí, subirnos a nuestro automóvil y salir a la calle.

Jesús Carlos Soto [00:07:25] Lo mismo ocurrió en Guadalajara.

Silpa Wairatpanij [00:07:27] Oh, guau. Así que tenemos un ejemplo aquí.

Jesús Carlos Soto [00:07:31] Tenemos la avenida López Mateos que también tiene diez carriles, y en esta avenida tenemos semáforos. Sin embargo, en 2007, el Gobierno decidió suspender los semáforos en rojo y dejar solo los semáforos verdes. Eso dividía toda la ciudad en un lado y otro, y era imposible cruzar de una acera a la otra. Y esa fue la motivación para que surgiera un movimiento social que exigía diferentes planes urbanos de movilidad. Pero este es el mismo mensaje, el mismo concepto y las mismas condiciones que tú.

Silpa Wairatpanij [00:08:10] Me alegro de tener aquí un ejemplo real. Ahora necesitamos cambiar el entorno de la ciudad para dar cabida a las personas que necesitan caminar y andar en bicicleta por la ciudad. Es por eso que se ha creado esta subvención de PHC para la iniciativa, y la utilizamos para tener un laboratorio municipal en el casco antiguo de Bangkok. Tenemos una universidad, la Universidad de Silpakorn. Un profesor de allí ha diseñado estas calles dentro de esta área para tener más espacio para las aceras y menos espacio para los automóviles. Usamos reducciones de carril,

estrechando los carriles y también tenemos una acera extendida en el cruce, hasta el final y así sucesivamente. Por lo tanto, se trata de un proceso continuo en este momento y esperamos que, al cambiar los entornos de las ciudades para que puedan caminar y andar en bicicleta aquí y, a su vez, reducir las actividades sedentarias, las personas tengan más actividades y eso reduzca la causa de las enfermedades no transmisibles.

Garry Aslanyan [00:09:26] Así que, como vosotros dos, muchísimas ideas y gracias por sentar las bases para las ciudades en las que os encontráis. Es evidente que una enorme cantidad de personas van a vivir en ciudades; algunos estiman que casi el 70% de las personas vivirán allí en 2050. Ya mencionaste que las ciudades se diseñaron pensando en los automóviles, no en las personas o en las personas que no caminan, no en bicicleta, sin mencionar el aire que la gente tiene que respirar en esas ciudades. Entonces, justo antes de iniciar estas iniciativas y empezar a trabajar en ellas, ¿cuáles eran los desafíos de salud y seguridad en cada una de las ciudades?

Jesús Carlos Soto [00:10:12] En 2015, Guadalajara fue la segunda ciudad con mayor contaminación por ozono del país, y más del 80% de los automóviles no estaban verificados. Por lo tanto, la contaminación y los controles sobre la contaminación eran muy altos, antiguos, por lo que tenemos una flota de vehículos muy antigua y altamente contaminante. Alrededor del 53% de los vehículos del área metropolitana de Guadalajara tenían más de 14 años y no tenían un convertidor catalítico. Más de 650 muertes prematuras relacionadas con la mala calidad del aire ocurren cada año aquí en mi ciudad. En ese año, 2015, registramos cinco eventos de fase de contingencia como alrededor de 83 fases de contingencia porque los niveles de contaminación superan los 115 puntos del índice de calidad del aire. Así que la situación era muy mala y en el estado de Calico, Guadalajara es la capital de Calicó, en 2012 alrededor de 8000 personas resultaron heridas y 507 personas perdieron la vida en las carreteras. Por lo tanto, es una tasa muy alta aquí en México. El tráfico rodado es la segunda causa de muerte en todo el país y es la primera en niños y jóvenes. Solo en mi asiento en Guadalajara, tenemos alrededor de 70 o 90 muertes al año en el tráfico rodado. Así que ese ha sido el desafío de remediar la contaminación del aire y evitar más accidentes de tráfico.

Garry Aslanyan [00:12:14] ¿Qué hay de Bangkok, Silpa?

Silpa Wairatpanij [00:12:16] Bueno, las cinco principales causas de muerte de los tailandeses son por 1, 2, 3 y 4 por la enfermedad en las ciudades, y la quinta es el accidente de tráfico. Por lo tanto, tenemos una pérdida de 200 000 personas al año, personas que mueren en accidentes automovilísticos en el país, y en la propia Bangkok representan alrededor del 10%, 20 000 personas solo en Bangkok. Por lo tanto, la población de Bangkok es de unos seis millones de personas y la cantidad de vehículos de motor que se han registrado aquí es de 1,1 automóviles por cada 1%. ¡Imagínate eso! Eso significa que todos en Bangkok tienen su propio vehículo de alguna manera. Durante muchos años tuvimos regulaciones para drenar todo el tráfico en las ciudades de un área a otra, y ese es un trabajo de la policía de tránsito. Y solo tienen un trabajo: drenar todo el tráfico de sus áreas para quedarse atrapados en otras áreas. Sin embargo, la tasa de mortalidad en Bangkok ha ido en aumento. La COVID-19 prohibió a las personas salir de sus casas. Por lo tanto, en ese tiempo, la tasa de mortalidad se redujo en un 40%, y la cantidad de vehículos que han estado circulando, que se ha registrado, también se redujo en un 40%. Qué coincidencia que pueda traducirse en que si se reduce el número de coches en la calle, también se puede reducir la tasa de mortalidad. Así que esas se han convertido en las políticas del nuevo gobernador que fue elegido el año pasado. Su política es reducir los automóviles personales y alentar a las personas a utilizar más el transporte público. También desempeñamos un papel importante al alentar y promover a las personas a caminar y andar en bicicleta para conectarse al transporte público.

Garry Aslanyan [00:14:46] Jesús, en Guadalajara, el domingo Vía RecreActiva se ha convertido en un ritual en toda la ciudad y en algo muy popular. Quizás puedas contarles un poco más a nuestros oyentes al respecto.

Jesús Carlos Soto [00:14:59] Creo que Vía RecreActiva es uno de los mayores cambios que se han producido en la ciudad y que ha ayudado a cambiar la cultura del automóvil en Guadalajara. La Vía RecreActiva es un espacio donde suspendemos el uso de automóviles en muchas calles y avenidas, principales avenidas de la ciudad. Solo los domingos, a partir de las 8 de la mañana. a las 2 p.m. Es solo para peatones y bicicletas, patines y otros tipos de vehículos no motorizados y perros, por supuesto, para que la gente pueda ir allí y realizar muchas actividades. Este año, Vía RecreActiva celebró su 19 aniversario y se ha convertido en uno de los lugares favoritos para los turistas, por ejemplo, y para los lugareños. Tenemos casi 31 km de carreteras en Guadalajara, así que solo en Guadalajara, Zapopan y otros municipios también tenemos otra cantidad de kilómetros en los que suspendemos el tráfico. En 2007, el municipio de Zapopan se unió a la iniciativa de la Vía RecreActiva, allá por 2009 y 2008. Así que ya tenemos 31 km en Guadalajara y alrededor de 100.000 personas van cada domingo a visitar La Vía RecreActiva. En septiembre de 2022, La Vía RecreActiva obtuvo el reconocimiento internacional de la Red de Ciclovías de las Américas, por lo que es reconocida internacionalmente como un modelo de programa ejemplar. Por lo tanto, 5,5 millones de personas van cada año a La Vía RecreActiva, alrededor de 100 000 personas cada domingo, y hay alrededor de 35 actividades permanentes en torno a la Vía RecreActiva: clases de yoga, salsa, diferentes tipos de baile, artes marciales, etc., y tenemos alrededor de 700 servidores sociales cada domingo que ayudan a la gente a orientarse en La Vía RecreActiva y alrededor de un personal operativo de 100 personas del municipio y 25 agencias municipales que participan en la operación de Vía RecreActiva. Alrededor de 50 instituciones educativas también participan en la asignación de los proveedores de servicios sociales, e instalamos alrededor de 800 señales de seguridad cada día que tenemos que implementar la Vía RecreActiva. Y para darte algunos números más, el 53% de los usuarios de Vía RecreActiva van en bicicleta. El otro 40% camina, corre o trata, etc., y el 7% usa otros tipos de vehículos no motorizados, como andar en patineta, patinar, etc. Es un ejemplo perfecto para mostrarle a la gente cómo podemos vivir en una ciudad que no esté dominada por automóviles y motocicletas. Así que ayuda mucho a cambiar la mentalidad y la cultura de la gente de Guadalajara.

Silpa Wairatpanij [00:18:33] Entonces, Jesús, ¿puedo hacerte una pregunta?

Jesús Carlos Soto [00:18:35] Claro.

Silpa Wairatpanij [00:18:38] ¿La gente del automóvil protestó contra estas actividades al principio de las actividades?

Jesús Carlos Soto [00:18:46] Al principio, por supuesto. Porque supuso un cambio enorme para las operaciones habituales del tráfico en la ciudad, incluso los domingos. Esa es la razón por la que lo hacemos los domingos y los días festivos. También ocurre, por ejemplo, los lunes, después de un día festivo. Por ejemplo, este fin de semana tenemos la Vía el domingo y también el lunes porque se acerca el aniversario de la revolución. Así que...

Silpa Wairatpanij [00:19:15] ¿Cómo lo afrontas?

Jesús Carlos Soto [00:19:15] Tuvimos muchas protestas; dialogamos con todos los programas que organizamos. Se necesitaron muchas mesas para conversar con los líderes de los vecinos, para darles información y comprensión de los beneficios positivos de La Vía RecreActiva. Como autoridades, tuvimos que tomar la decisión de hacerlo de todos modos, para implementar la Vía RecreActiva.

Todavía hubo protestas, etc., pero en este momento no hemos tenido casi ninguna, porque los beneficios son muy claros y la gente está usando La Vía. Así que un aspecto muy claro es el comercial. Los lugareños, los comerciales, han registrado un aumento en sus ingresos, muy significativo. Por eso son los primeros que piden hacer más kilómetros de La Vía RecreActiva. Ahora estamos conectando más municipios en diferentes calles con uso comercial. Así que ese es un gran aliado en la promoción de La Vía RecreActiva.

Silpa Wairatpanij [00:20:20] Gracias.

Garry Aslanyan [00:20:20] Veo que Silpa está tomando notas.

Silpa Wairatpanij [00:20:24] Exactamente Sí

Garry Aslanyan [00:20:25] Estoy seguro de que lo va a usar muy pronto. Silpa, cuéntame más sobre la iniciativa del casco antiguo de Bangkok que tuviste. ¿Cómo fue eso?

Silpa Wairatpanij [00:20:35] Esta zona, el casco antiguo de Bangkok, es como un destino turístico y la planificación de la ciudad es bastante hermosa. Es una vida de bloques. El área es bastante compacta y tiene todo en un radio de dos kilómetros, que es el radio en el que la gente puede caminar fácilmente desde aquí y allá. Pero los propios residentes ya no caminan. Esto se debe a que las pequeñas calles del casco antiguo de las ciudades han sido reemplazadas por carriles de tráfico. Si has estado allí, has podido ver que no había ninguna acera en ninguna calle del casco antiguo de Bangkok, lo cual es muy triste, porque la gente tiene que caminar. Algunas personas que aún caminan tienen que caminar entre los coches, entre el tráfico, pero la mayoría de las personas han sido trasladadas de estas zonas y solo hay personas mayores que siguen viviendo allí y que son propietarias de una casa allí. Y dado que estamos promoviendo el senderismo y el ciclismo en la zona, hemos podido ver que se han abierto bastante nuevas tiendas y la gente empieza a volver a esta zona. No solo cambiamos el entorno de la calle, de toda la zona en sí, sino que también lo hicimos como un lugar turístico. Porque si eres extranjero y vienes a Tailandia y esto es como un destino al que tienes que ir allí para ver como un casco antiguo, y también vamos a tener actividades en lugar del recorrido en autobús. En vez de eso, haremos un recorrido a pie que muestre a la gente los lugares históricos, hay muchos lugares históricos en esa zona.

Garry Aslanyan [00:22:41] ¿Y encontraste algún desafío en términos de cambiar la mentalidad al respecto?

Silpa Wairatpanij [00:22:46] Oh, por supuesto.

Garry Aslanyan [00:22:49] ¿Y qué era?

Silpa Wairatpanij [00:22:52] Es un hábito de la gente. Algunas personas no entienden realmente el beneficio de tener mucha gente caminando por su área porque también existen preocupaciones sobre el estacionamiento y la accesibilidad de los automóviles. Siempre ven a los coches como sus clientes. Así que tuve que ir allí y contar el número de clientes que van a sus tiendas y cuántos clientes vienen en coche y cuántos clientes vienen a pie caminando hasta allí. Y resultó que casi el 80% de sus clientes habían llegado a pie.

Jesús Carlos Soto [00:23:36] Por supuesto. Por supuesto, el transporte público también.

Silpa Wairatpanij [00:23:39] Bien, bien. Sí. Así que ese es uno de los desafíos que tenemos que hacer, esforzarnos más para mostrar las cifras a quienes protestan, hasta que se den cuenta de que, vale, esto es un beneficio para ellos. Entonces, está bien, continúe con sus proyectos. En realidad, no apoyamos, pero no discutimos ni nos quejamos. Ya sabes, algo así.

Jesús Carlos Soto [00:24:03] Es el clásico sin estacionamiento, sin negocios.

Silpa Wairatpanij [00:24:05] Correcto.

Jesús Carlos Soto [00:24:07] Aquí pasa lo mismo.

Garry Aslanyan [00:24:08] Así que Jesús, Silpa mencionó algunas de las investigaciones que están realizando para utilizarlas en el diseño de algunas de estas iniciativas. ¿Utilizó alguna investigación, investigación de salud pública o cualquier otra evidencia para diseñar su iniciativa?

Jesús Carlos Soto [00:24:22] En primer lugar, tratamos de tener siempre datos públicos antes de implementar cualquier intervención de infraestructura en las calles. Por lo tanto, partimos del conocimiento de que los accidentes de tráfico se cobran anualmente alrededor de un millón de vidas y causan alrededor de 50 millones de lesiones muy graves en el mundo. Y eso no es diferente en nuestras ciudades. Así que empezamos a analizar cuántas personas mueren o sufren lesiones como resultado de accidentes de tráfico como un problema de salud pública. Por lo tanto, cada intervención que realizamos ahora mide este tipo de problemas de salud pública, antes y después de la implementación de nuestros proyectos, para ver si tenemos una reducción en estos accidentes de tráfico. Formamos parte de la Iniciativa Global de Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies, por lo que hemos recibido un importante apoyo para evaluar la seguridad vial en nuestras ciudades año tras año y una información refinada y, sobre todo, una toma de decisiones basada en la evidencia, científica... Por ejemplo, para decidir dónde invertir los recursos públicos para modificar la infraestructura y reducir los riesgos. Actualmente, ya tenemos muchas intervenciones en las carreteras que han demostrado a lo largo del tiempo, porque se necesitan al menos dos o tres años para medir las intervenciones, que han funcionado en términos de reducir los accidentes con muertes o lesiones.

Garry Aslanyan [00:26:00] ¿Disponer ya de esos datos?

Jesús Carlos Soto [00:26:02] Sí. Ya tenemos los datos para confirmar que eso ocurre. Ahora estamos trabajando con la Universidad Johns Hopkins, a través de la iniciativa, para actualizar los costos económicos que generan los accidentes de tráfico en nuestra ciudad. Queremos medir cuál es el costo de cada accidente de tráfico en el estado y en la ciudad en términos de la asistencia de salud pública a estos accidentes de tráfico. Todos los esfuerzos que estamos haciendo ahora se basan en la toma de decisiones sobre la base de datos y pruebas. Es un desafío enorme porque la calidad de los datos sigue siendo un poco mala, no es la mejor, por lo que estamos tomando las medidas en Guadalajara para lograrlo y poder saber en cada momento lo que está sucediendo en nuestra ciudad. Ese es el ideal. ¿Dónde ocurren los accidentes de tráfico cada hora, cada día? ¿En qué lugar? ¿Qué modos estuvieron involucrados en estos accidentes? Por lo tanto, tenemos mucha de esta información, pero no en tiempo real, y aún necesitamos mejorar más la tecnología y nuestros métodos de recopilación de datos para poder tener más precisión a la hora de definir las causas de los accidentes de tráfico en la ciudad. Pero puedo decir que tenemos suficiente información para decidir dónde debemos hacer modificaciones en la infraestructura para proporcionar carreteras de mejor calidad y seguridad en nuestras calles, y lo estamos midiendo y estamos demostrando los buenos resultados de hacer esta inversión, esta inversión pública, en términos de salvar vidas cada año. Así que eso es algo muy claro en nuestra política pública y mejora cada año.

Garry Aslanyan [00:28:01] ¿Qué pasa con los datos de salud pública, Jesús, en términos de reducción de enfermedades no transmisibles o prevención de algunos de los problemas de salud? ¿Hay algún intento de analizar eso o de mirar hacia el futuro? ¿Qué tipo de cambios se han producido en términos de ejercicio? ¿O qué te parece eso?

Jesús Carlos Soto [00:28:25] Aún queda mucho por medir en nuestra ciudad en ese término, para poder demostrar con evidencias que se están generando estos beneficios. Lo que sí sabemos es que las franjas para bicicletas y peatones están aumentando considerablemente tras la construcción de casi 134 km de carriles bici en nuestra ciudad, y sabemos que cada kilómetro que se pedalea evita emisiones que afectan a la salud y generan una mejora cardiovascular para las personas que usan bicicletas. Pero no tenemos estudios reales que nos den un enfoque más científico del impacto directo para la gente de Guadalajara, porque tenemos que comparar, por supuesto, la calidad del aire, el tipo de contaminación que tenemos aquí y lo que realmente está sucediendo con las personas que caminan y andan en bicicleta por la ciudad.

Garry Aslanyan [00:29:32] Silpa, ¿qué hay de Bangkok? ¿Hay alguna forma de medir los cambios, especialmente en la salud o los efectos de los cambios en la salud? ¿Algún intento ahí?

Silpa Wairatpanij [00:29:43] Por lo tanto, es muy difícil buscar correlaciones directas entre la movilidad activa y los datos de salud. Hay muchos efectos sobre la salud y no solo sobre la movilidad activa, pero lo que dijo Jesús sobre la contaminación es realmente interesante. Todavía no hemos integrado ese tipo de dimensión en nuestra investigación, pero tal vez si se concretan los proyectos que vamos a realizar en Bangkok, probablemente utilizaremos esos sensores para medir la calidad del aire en la zona que promovimos y para ver si la calidad del aire es mejor o no. Para responderte, Garry, encontrar correlaciones directas mediante la promoción de la movilidad activa sigue siendo difícil. Sigo sin entender cómo nos va a ir en estos términos de duración de los proyectos, porque probablemente se necesiten unos cinco años más solo para ver los efectos económicos de promover la movilidad activa para que las personas mejoren su salud.

Garry Aslanyan [00:30:52] Lo comprendo Me gustaría terminar pidiéndoles a cada uno de ustedes que den 2 o 3 lecciones que les gustaría compartir con otras ciudades. Tenemos oyentes de todo el mundo. Cómo podemos inspirarlos para que repitan algo de lo que haces. Ya he visto que Silpa estaba tomando muchas notas, Jesús, de algunas de las cosas que decías. Entonces, ¿qué consejo darías a nuestros oyentes que están en ciudades trabajando en temas similares? Quizá podamos empezar con Silpa y luego con Jesús.

Silpa Wairatpanij [00:31:25] Lo más importante es la evidencia científica, tal como dijo Jesús al respecto, por lo que necesitamos recopilar datos. Todos los argumentos que se han planteado al realizar estos proyectos, les hemos estado mostrando los datos. Tenemos que hablar de números. De lo contrario, con mostrar sus emociones el efecto de cambiar la calle, cambiar el entorno de la ciudad, no es suficiente. No convence a la gente de seguir los datos de tratamiento que implementamos en la ciudad. Por lo tanto, recomiendo recopilar muchos datos, datos públicos y, luego, investigar para demostrar, y especialmente antes y después de las comparaciones, después del tratamiento, que se ha implementado en sus ciudades y, utilizar ese resultado para mostrarlos, ¿por qué no hacemos más cosas así también en otros lugares? ¿Algo así?

Garry Aslanyan [00:32:23] Gracias. Jesús, ¿qué hay de ti?

Silpa Wairatpanij [00:32:25] En mi experiencia aquí en Guadalajara, puedo decir que la participación de la sociedad civil es esencial para hacer cambios en la política. Tenemos una sociedad civil muy activa y organizada que promueve la movilidad como un derecho humano aquí en Guadalajara y en México, en todo el país, y esta participación quiere hacer visibles los derechos de los ciclistas y los peatones, el derecho a la ciudad, la defensa del medio ambiente, han provocado que en México y Guadalajara hayamos tomado medidas importantes en este sentido. Así que ahora tenemos leyes y reglamentos que nos permiten actuar como autoridades. Por lo tanto, la primera lección es lograr la participación de la sociedad civil y provocar cambios en las regulaciones y leyes que puedan respaldar entonces las inversiones legales y las transformaciones de la infraestructura. En segundo lugar, es muy importante entender que todas las muertes por accidentes de tráfico se pueden prevenir. Es posible alcanzar los objetivos de cero muertes y cero lesiones graves. Un primer paso fundamental en esta dirección es conocer y comprender las causas de estas muertes por accidentes de tráfico. También, tener datos precisos, como dijo Silpa, y las leyes para resolver el problema en profundidad. Necesitamos evidencia científica en este término para tomar decisiones correctas. Quizás la última; hacer lo correcto siempre tendrá un costo político. Tenemos que atrevernos a hacerlo. Por supuesto, es preferible hacerlo con tiempo suficiente para demostrar que los proyectos funcionan, de modo que puedas implementarlos y luego medir y demostrar los beneficios de hacerlo. En ese sentido, el costo político es menor o no puede haber ninguno, como ha ocurrido en Guadalajara. Pero también debemos saber que no siempre tenemos tiempo. La crisis climática está aquí y está ocurriendo, y tenemos que actuar ahora. Y las muertes y lesiones ocurren todos los días. Así que tenemos que actuar ahora. Así que puedo decir que no tengas miedo de los costos políticos si haces las cosas correctamente, muy bien planificadas con decisiones basadas en evidencia científica y con el apoyo de las organizaciones de la sociedad civil.

Garry Aslanyan [00:35:12] Creo que ese es un excelente último punto, que siempre habrá un costo político, es un mensaje muy bueno para todos nosotros que debemos recordar. Gracias por acompañarme hoy, Jesús. Gracias, Silpa. Buena suerte con todas tus iniciativas y mantén tus objetivos.

Silpa Wairatpanij [00:35:29] Gracias Garry. Gracias Jesús.

Jesús Carlos Soto [00:35:31] Gracias a ti, Garry, y gracias a ti Silpa por compartir.

Garry Aslanyan [00:35:36] La planificación y la creación cuidadosas de espacios urbanos inclusivos pueden tener un impacto significativo en la reducción del número de muertes atribuidas a la mala calidad del aire, los accidentes de tráfico y, por supuesto, las enfermedades crónicas. También tiene el beneficio adicional de mejorar las conexiones sociales en entornos urbanos que a menudo pueden resultar aislados y solitarios. Creo que Jesús y Silpa son excelentes ejemplos, que demuestran la importancia de los defensores del gobierno y los líderes de la sociedad civil en la salud pública. Como ambos mencionaron, a menudo el mayor obstáculo para lograr ciudades y poblaciones saludables es el cambio de mentalidad. Jesús nos da un mensaje alentador a todos: que nunca dejemos de hacer lo correcto, incluso si tiene un costo.

Garry Aslanyan [00:36:32] Escuchemos a Sally Chew de Vital Strategies. Vital Strategies, la Organización Mundial de la Salud y Bloomberg Philanthropies apoyan la Alianza para Ciudades Saludables, de la que tanto Guadalajara como Bangkok son miembros activos.

Sally Chew [00:36:53] Qué gran discusión. Estas dos ciudades ajetreadas y repletas de coches se enfrentan a muchos de los mismos desafíos. Hemos visto que no es fácil lograr que los responsables de la toma de decisiones y ciudades como estas reinventen por completo el transporte, para pasar de un modelo centrado en los automóviles a uno centrado en las personas. Sin embargo, la evidencia demuestra que es realmente la única forma de avanzar. Los beneficios para la salud y la seguridad son tan dramáticos en lo que respecta a las vidas que se salvan en las carreteras, al aire más limpio y al aumento de la actividad física. El trabajo que describieron Jesús y Silpa se lleva a cabo a través de la participación de su ciudad en una red global. Las 73 ciudades de la Alianza se han comprometido a reducir las enfermedades y lesiones no transmisibles mediante intervenciones específicas basadas en la evidencia. Las conversaciones de ciudad a ciudad, como la del podcast de hoy, son una parte importante de la asociación. Así que quería terminar dando las gracias a Garry, Silpa y Jesús, y que creo que muchos oyentes quedarán fascinados al saber lo que están haciendo estas dos ciudades.

Garry Aslanyan [00:37:53] Gracias, Sally, por tu mensaje y por apoyarnos con este episodio. También me gustaría aprovechar esta oportunidad para que nuestros oyentes conozcan el podcast llamado Vital Talks de Vital Strategies. Vital Talks colabora con líderes innovadores para examinar los enfoques de salud, equidad y colaboración para mejorar la salud. Su nueva temporada se lanzará pronto. Para obtener más información sobre el tema tratado en este episodio y cómo encontrar los enlaces al podcast Vital Talks, visite la página web de nuestro episodio. Allí también encontrará lecturas adicionales, notas de presentación y traducciones. Y, por supuesto, no olvides ponerte en contacto con nosotros a través de las redes sociales, el correo electrónico o compartiendo un mensaje de voz con tus reflexiones sobre este episodio.

Elisabetta Dessi [00:38:45] Global Health Matters es una producción de TDR, un programa de investigación con sede en la Organización Mundial de la Salud. Garry Aslanyan es el presentador y productor ejecutivo. Lindi van Niekerk, Maki Kitamura y Obadiah George son productoras técnicas y de contenido. Los diseños de edición, difusión, web y redes sociales de podcasts son posibles gracias al trabajo de Chris Coze, Elisabetta Dessi, Isabela Suder-Dayao y Chembe Collaborative. El objetivo de Global Health Matters es crear un foro para compartir puntos de vista sobre cuestiones clave que afectan a la salud mundial. Envíenos sus comentarios y sugerencias por correo electrónico o mensaje de voz a TDRpod@who.int, y asegúrese de descargar y suscribirse donde quiera que reciba sus podcasts. Gracias por escuchar.