

«Hay que crear entornos más saludables, con menos ruido y más calidad de aire»

Xabier Arruza *El Correo*

Bilbao, modelo de transformación urbana, acogerá el próximo 8 de octubre en San Mamés la tercera edición del congreso Ciudades del Futuro, organizado por EL CORREO, donde expertos locales e internacionales de diferentes ámbitos analizarán los retos a los que se enfrentan las grandes urbes. Xabier Arruza, de [Bilbao Urban & Cities Design](#), que es *partner* estratégico de esta cita, moderará la mesa redonda «Ciudades saludables y cuidadoras, las personas en el centro».

¿En qué se centra esta ponencia?

Se abordará la importancia que tiene el urbanismo, la arquitectura, en la generación de entornos más saludables. Te acostumbras a un nivel de decibelios que no es lo normal y te altera, pero no eres consciente, y eso que el ruido sí se percibe, no así la calidad del aire, que es más difícil de apreciar, a no ser que realmente haya una contaminación muy elevada. Está demostrado que el contacto con la naturaleza es fundamental y muchos entornos los hemos convertido en totalmente grises. Cristal, acero y asfalto.

Se va a hablar de arquitectura bioclimática. ¿En qué consiste?

Pasamos más tiempo que nunca metidos en casa, en la oficina o en un centro comercial, y en todo eso también entra la arquitectura, que debe tener en cuenta muchos aspectos: cómo concebimos los espacios, la importancia de la iluminación natural, el hecho de que haya verde en ese interior, sonidos que emulan al agua, a la naturaleza, porque eso baja tus revoluciones. Por supuesto, el confort térmico, que el edificio está concebido para que no necesitemos poner mucho la calefacción o el aire acondicionado, fomentando además la renovación natural del aire interior, ya que en los interiores también se genera contaminación. Sin olvidar el confort acústico. Hay viviendas en las que se les escucha todo a los vecinos porque no hay un aislamiento adecuado. Además, hay que prestar atención a la orientación del edificio, como se hacía antiguamente: abrir ventanales donde pega el sol, para aprovechar el calor, y resguardar las zonas donde está el frío. Todos estos conceptos se olvidaron con el desarrollismo de los años cincuenta y sesenta, cuando lo importante era construir lo más rápido posible las viviendas u oficinas y entregarlas.

El diseño de las ciudades tiene que ser multidisciplinar.

Siempre ha habido una división entre las disciplinas más técnicas, como urbanismo, arquitectura, ingeniería, medio ambiente o movilidad, y las más sociales, como la sociología y la salud. Cuando se ha diseñado solo desde un punto de vista, igual técnicamente es estupendo, pero eso provoca problemas sociales. El mejor ejemplo es la división de barrios. Se diseñan periferias alejadas y el perfil social genera un flujo natural. Voy allí porque la vivienda es más barata, el centro está imposible. Y entonces empieza a haber segregaciones, y eso es porque no ha habido ahí un sociólogo o un profesional de la salud.

La población se concentra cada vez más en las grandes urbes.

Esta tendencia está muy consolidada y se sitúa en el 75-85%. Cuando llegó la pandemia, las bondades de las ciudades desaparecieron porque eran un foco de infección. En esos tiempos se buscaban pueblos pequeños y casas con balcones y jardín. Esa tendencia duró un año, más o menos. El tamaño de las ciudades o áreas metropolitanas es muy grande. Tiene sus cosas malas, pero ofrece muchas ventajas: acceso a estudios, a un buen empleo, a servicios públicos, polideportivos, bibliotecas, y a temas relacionados con el ocio, las compras y la hostelería. Ese conjunto resulta mucho más atractivo y esto afecta incluso a algunas capitales o ciudades intermedias. La gente se va a Madrid porque hay muchas más oportunidades. Eso sí, la vivienda allí es carísima y la calidad de vida empeora.

¿Hay que tomar más medidas para desincentivar el uso del coche en la ciudad?

Las zonas de bajas emisiones son una primera medida, pero no suficiente. Si se corta el acceso, que sea para todo los vehículos, excepto los servicios de emergencia, porque limitar la entrada a los más contaminantes produce una segregación, porque afecta a quienes menos poder económico tienen. La gente no es consciente de la contaminación del aire. Aquí tenemos todavía una cultura muy de coche. Yo pregunto a los conductores. ¿Necesitas el coche para trabajar o para ir a trabajar? No es lo mismo. Para trabajar, lo necesita el repartidor o el taxista, porque es su herramienta. En el entorno de Bilbao, hay alternativas, como el parking disuasorio del BEC, donde se puede aparcar todo el día por 70 céntimos y utilizar el transporte público. Lo que pasa es que la gente si puede meter el coche hasta la puerta, lo mete.

En la ciudad, se apuesta por los desplazamientos a pie o en bici.

Por orden de preferencia, lo primero es lo peatonal, porque además de ser saludable, es un tema también social: te puedes encontrar con gente, para el comercio también es bueno, porque cuando vas andando puedes ir a tomar un café o entrar a una tienda. El siguiente nivel es la bicicleta. En Vitoria en su planificación ya metieron la bicicleta pero en Bilbao intervenir la ciudad construida es más complicado y hay mucho por mejorar. El tercer nivel es el transporte público, que aquí es muy bueno, a veces hasta excesivo, con varias líneas que cubren la misma zona, y deficitario. En zonas como Enkarterri o Urdaibai ya se están probando sistemas de movilidad a demanda. Se detecta que a cierta hora se puede juntar a una serie de usuarios y se mueven conjuntamente. Por ahí va también en el futuro, que el transporte público ocupe el lugar que debe, pero para intentar hacerlo más eficiente, habrá que racionalizar, porque la circulación de autobuses vacíos o casi vacíos también afecta a la contaminación.

«Renaturalizar no es solo poner árboles»

Bilbao es una ciudad compacta, pero tiene poco espacio público, y menos verde. El gran reto es renaturalizar, que no es solo poner árboles, es también recuperar los ciclos naturales del agua. En la naturaleza, todo lo que cae al suelo se aprovecha. Es el mejor ejemplo de economía circular. Además, habrá que renaturalizar los cauces de los ríos, como el Arlanza, en Burgos, para evitar inundaciones. Si hay una zona inundable en las dos márgenes con diferente tipo de vegetación, se mitigan esas crecidas porque el suelo natural también absorbe agua y eso ayuda. Por contra, si encajonamos un río, todavía es peor si se tapa, ¿cómo podrá pasar si se descontrola? Acabará rompiendo el asfalto porque no le queda escapatoria. El río va a seguir su curso, lleva un montón de agua y no tiene por dónde evacuar. Para evitarlo, en el caso de Zorrozaurre, se ha optado por

construir costosas infraestructuras grises como los tanques de tormenta: un agujero gigantesco de hormigón con capacidad para miles de litros, y si llueve mucho, se desvía ahí. En La Peñeta, se hicieron actuaciones para naturalizar el río, y ahí sí hay ciertos márgenes, pero cuando llega al centro de Bilbao, está totalmente canalizado. La solución es muy complicada, porque está todo urbanizado. Tendrá que tirarse una parte del Campo Volantín? El criterio medioambiental, aunque vamos progresando, no suele ser el prioritario. En el caso del boulevard de la Margen Derecha, donde se está construyendo una senda ciclable, la zona de Lamiako era un humedal, que se secó aposta. Una empresa realizó un estudio de cómo se podría renaturalizar ese espacio y convertirlo de nuevo en un humedal, un espacio natural en plena ciudad, que serviría de esparcimiento, pero no ha interesado. Es un error, porque además sería un aliviadero natural en crecidas del río.

que crear entornos más sal enos ruido y más calidad d

na-
xi-
és
so
do
ros
di-
os
las
de
ue
ta,
iu-
las

a?
ue
tu-
os
ras
es
res
se



Fecha

2026/07/10