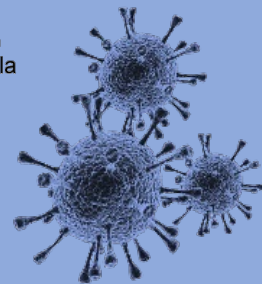


REFLEXIONES SOBRE LA CRISIS COVID-19



AMPLIACIÓN DE ACERAS Y CARRILES BICI PARA EVITAR EL CONTAGIO POR COVID-19: EL ACERCAMIENTO A LA CIUDAD PEATONAL

Alicia González Marín. Universidad de Sevilla
aligonmar1@alum.us.es

Vivimos en España desde el 14 de marzo de 2020 una situación insólita. El gobierno declaró el Estado de Alarma limitando la libertad de circulación de las personas y extendiendo las medidas de contención en la mayoría de los ámbitos. El aumento en el número de casos ha obligado a prorrogar el estado de alarma en varias ocasiones y no sabemos cuándo podremos recuperar la normalidad.

En la actualidad, no disponemos de vacunas ni medicamentos específicos para combatir el COVID-19, el acrónimo de "enfermedad por coronavirus 2019". Por ello ha sido necesario la implementación de otras medidas de salud pública, principalmente el confinamiento y el distanciamiento social y físico. Estas medidas se han comprobado que son eficaces para evitar la propagación de la enfermedad.

La voluntad de implantar medidas que posibiliten la vuelta a la normalidad está latente, entre las más sonadas en los últimos días, la reconversión de calles con el fin de ganar mayor espacio para peatones y ciclistas. Se trata de utilizar parte de las calzadas y aparcamientos de las vías en aceras y carriles bici, ampliando su anchura y evitando así el acercamiento entre usuarios. Es una medida que ha anunciado la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, el 25 de abril, buscando su implementación inmediata (Guerrero, D. 25 de abril 2020). Así lo exigía también la formación política Más Madrid a través de su portavoz. Esta iniciativa se está difundiendo por las principales ciudades europeas, como Milán, con su ambicioso proyecto "Strade Aperte" que adelantan será implantado de forma permanente, con el fin de reducir además la contaminación y la congestión. (Laker, L. 21 de abril 2020). Dublín también se ha sumado a la lista de ciudades que piensan modificar la movilidad para ajustarse a las medidas de distanciamiento social eliminando bahías de carga y aparcamientos en favor del peatón (Bowers, S. 17 de abril 2020).

Sin duda estas medidas se acercan a los nuevos proyectos ya implantados de remodelación de calles y avenidas. Por mencionar algunos ejemplos en el caso de Sevilla, la Avenida el Greco en Sevilla, con un proyecto de reurbanización con el fin de convertir la avenida en un bulevar priorizando al peatón y el ciclista. Gracias a la implantación de anchas aceras, disminuyendo la presencia del transporte privado tanto en aparcamientos como en carriles, el soterramiento de contenedores y plantaciones de árboles y jardines se ha conseguido transformar la avenida en un espacio accesible, sostenible y más respetuoso con el medio ambiente. La reducción de la velocidad en 30 km/h para vehículos también es un punto positivo que repercute en la seguridad vial.

El mismo esquema se implantará en el proyecto de la Ronda de los Tejares, con una ampliación del acerado, en torno a los 10 metros de ancho junto a la plantación de arbolado y parterres. De forma más reducida, también se encuentra la reurbanización de la calle Baños, habilitada para la semipeatonalización y sin barreras arquitectónicas como los cambios de altura en el acerado.

Según Buchanan (1983) en las áreas urbanas el tráfico incide principalmente en el medio ambiente y en la calidad de vida de la población a través de afecciones como el ruido, la contaminación y la vibración. Ya en la década de los 70 este autor planteaba que la única solución para compaginar los beneficios del vehículo privado y el respeto al medio era la creación de "áreas ambientales", donde las consideraciones ambientales tuviesen prioridad sobre la movilidad privada.

Es por todos sabidos que nuestro modelo de ciudad, densamente urbanizada, que pierde la conexión con sus habitantes y se deja seducir por franquicias y empresas extranjeras, es un modelo que aboga el fracaso. Quizás es necesario esperar a situaciones que necesitan de una solución urgente, como en la actualidad, para que se fomenten las buenas prácticas. No sólo en el ámbito de la peatonalización y el descenso de vías para el tráfico rodado, sino también en el aumento de árboles y espacios verdes en la ciudad. Este es otro de los puntos claves de atañe el rediseño de la ciudad y puede ser complemento de las nuevas medidas. El espacio para la naturaleza debe de considerarse esencial en un medio urbano. Las plantas realizan funciones que nos aportan innumerables beneficios: reducen la temperatura, nos proveen de oxígeno, son soporte de la vida animal, cumplen funciones paisajísticas y estéticas, en definitiva, son agentes equilibradores de nuestra incidencia en el territorio.

Como dice Chueca Goitia (1968), la ciudad está en continuo cambio, se hace y se deshace, evoluciona y se adapta a las nuevas necesidades de quienes la habitan. La flexibilidad de esta nos permite recapacitar sobre el modelo de ciudad en el que queremos vivir y adaptarlo a las necesidades del hoy.

La coyuntura provocada por el COVID-19 abre las puertas a nuevos modos de planificar la ciudad. Recuperar el espacio público para los viandantes y transformar las ciudades en lugares más habitantes, más humanos. Sin duda es una lección que debemos de guardarnos.

Referencias bibliográficas:

- BOWERS, S. (17 de abril 2020). Coronavirus: Dublin City Council to implement 'emergency' social distancing measures. *Irish Time*. Recuperado de: <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/coronavirus-dublin-city-council-to-implement-emergency-social-distancing-measures-1.4231576>
- BUCHANAN, C. (1978). Traffic in Towns: An Assessment after Twenty Years. *Built Environment*, 9(2), 93–98.
- CHUECA GOITIA, F. (1968). Breve historia del urbanismo. Alianza editorial. Madrid.
- GUERRERO, D. (25 de abril 2020). Barcelona convertirá espacios destinados al coche en aceras y carriles bici. *La Vanguardia*. Recuperado de: <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20200425/48704357907/barcelona-espacio-coches-aceras-carriles-bici-desconfinamiento-coronavirus.html>
- LAKER, L. (21 de abril 2020). Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown. *The Guardian*. Recuperado de: <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/21/milan-seeks-to-prevent-post-crisis-return-of-traffic-pollution>