

ZARAGOZA

COVID-19 EL FUTURO DE LA CAPITAL ARAGONESA

El reto de rediseñar la ciudad tras la pandemia

- La 'nueva normalidad' obliga a los ayuntamientos a estudiar cambios en el urbanismo y la movilidad
- Los expertos piden entornos más confortables, potenciar la bici y no segregar a los más vulnerables

ZARAGOZA. El uso de mascarilla, la restricción de aforos en el transporte público, las franjas horarias para salir a la calle, el recelo social, el teletrabajo... La crisis sanitaria mundial por el coronavirus ha alterado el día a día de los ciudadanos que, en el caso de España, acometen ahora una desescalada incierta y gradual. Para ello, las autoridades, también las municipales, improvisan como buenamente pueden regulaciones y decretos provisionales para alcanzar cuanto antes la denominada 'nueva normalidad' en condiciones de seguridad. Sin embargo, las grandes ciudades, principales afectadas por la pandemia por su densidad de población, afrontan el reto de revisar su configuración para adaptarse a cambios mucho más permanentes.

Por ello, HERALDO ha contactado con expertos de diferentes ámbitos para conocer hacia dónde debe encaminarse Zaragoza y las nuevas urbes poscovid. Una reflexión más habitual de lo que parece. La planificación urbanística ha estado marcada históricamente por las epidemias que han afectado en el pasado a la humanidad. La tuberculosis, la peste, la fiebre amarilla o la malaria asolaron en su momento las grandes ciudades, que introdujeron mejoras sustanciales que hoy todavía perduran con criterios sanitarios.

La perspectiva social

«El mundo actual se encuentra en una encrucijada similar, por lo que hay que impulsar transformaciones urbanas en todos los aspectos, desde el sanitario al económico, pasando por el geopolítico y el cultural», apunta Ángel Pueyo, al frente del Grupo de Estudios en Ordenación del Territorio (GEOT) de la Universidad de Zaragoza. Junto con su equipo, acaba de publicar un artículo titulado 'La planificación y la gestión urbana entre la Gran Recesión y la pandemia covid-19: aportaciones de la inteligencia geográfica', en el que advierte de que «el contexto previo a la pandemia podría reforzar los modelos autocráticos o neoliberales, e incentivar la necesidad de segregar a los grupos sociales más débiles». Por ello, teme un aumento del «control social y del populismo» frente a principios básicos como «la hospitalidad, la convivencia o el teletrabajo».

En cualquier caso, el director de la Cátedra Territorio Sociedad y Visualización Geográfica apunta que la respuesta a la pandemia «requiere la detección precoz de los potenciales focos de contagio, la incorporación progresiva y segura de la población a sus activi-



Vista aérea del Casco Histórico de Zaragoza desde la iglesia de La Magdalena. JOSÉ MIGUEL MARCO

Zaragoza, entorno de pruebas del reparto de mercancías poscovid

ZARAGOZA. Una vez más, las características propias de la capital aragonesa la convertirán en lugar de pruebas. En esta ocasión, Zaragoza va a liderar una investigación por encargo de la Dirección General de Tráfico en la que se analizarán los retos que deben afrontar las grandes ciudades para canalizar el denominado reparto de mercancías de última milla (DUM) como consecuencia del auge del comercio electrónico, agudizado durante la crisis sanitaria del coronavirus.

Para ello, el Ayuntamiento ha

creado un grupo de trabajo en colaboración con el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja que esta semana ha mantenido su primer encuentro. La iniciativa se ha marcado diferentes objetivos, todos ellos encaminados a dar respuesta a un fenómeno al alza que no solo afecta a la movilidad de las urbes.

Los diferentes equipos de investigación buscarán, por ejemplo, fórmulas para mejorar la seguridad vial en las ciudades y las condiciones de trabajo de los repartidores, así como fomen-

tar el uso de vehículos sostenibles. Además, se pondrán las bases para la actualización de las ordenanzas y normativas que regulan esta actividad, de tal forma que se dé cabida a mejoras como la instalación de almacenes intermedios y taquillas para la paquetería o atender en general las necesidades de la nueva logística sin crear molestias a los vecinos.

Finalmente, también se busca optimizar los espacios de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos de gestión.

I. M.

dades cotidianas y medidas sociales de largo recorrido».

Ciudad densa o ciudad dispersa

Los investigadores y técnicos coinciden en que la crisis de la covid-19, que ha golpeado con más fuerza a las grandes capitales, ha intensificado el pulso entre una configuración urbanística vertical, y más densa, de las ciudades, frente a otra más horizontal o dispersa. «Durante la fuerte expansión inmobiliaria que concluyó en 2007, muchos 'expertos' cantaron las excelencias de la densificación y llegaron a considerar modelos de responsabilidad ecológica

aglomeraciones como Singapur o Manhattan. Desde hace unas semanas, otros 'expertos', o quizá los mismos, nos están recomendando áreas urbanas redirigidas hacia la dispersión, la baja densidad», dice Ramón Betrán, director del Servicio de Planificación y Diseño Urbano del Ayuntamiento de Zaragoza. «En esto, como en casi todo, creo que la virtud está en el justo medio», apuesta.

«Con y sin virus, serán preferibles unas ciudades suficientemente esponjadas, con manzanas aireadas, calles de amplias aceras, más y mejores plazas, jardines y parques, y vínculos eficaces con

el entorno rústico y natural; donde también sea agradable y sana la vida de quienes no pueden vivir en pisos de 200 m² o unifamiliares con jardín», defiende este arquitecto que, eso sí, considera que «sería muy triste que esas anchas aceras y esos espacios libres se concibieran para distanciar a la gente y no para aproximarla».

Para Adriana Marín, secretaria de la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, esta «es una cuestión central» que, en todo caso, «depende del modelo territorial, ya que no es lo mismo el urbanismo del norte de España que el del sur o el del

interior». «La ciudad es una solución dinámica a un escenario en constante transformación y tras la pandemia volverán debates sobre su modelo. Por ejemplo, ahora parece que crece la búsqueda de viviendas con jardín, terraza, a las afueras... pero habrá que ver si es una demanda real o una cuestión circunstancial».

Hacia la nueva movilidad

Quizá los cambios más inmediatos que deben afrontar las ciudades tienen que ver con la movilidad, dadas las restricciones de aforo que han impuesto las autoridades sanitarias a los medios de transporte de masas, por el riesgo de contagio que conllevan. En este sentido, el Ayuntamiento de Zaragoza ha dado los primeros pasos y, por ejemplo, va a prohibir aparcar vehículos sobre cualquier acera para facilitar el paso peatonal.

Además, la coalición PP-Cs ha tenido que redirigir las prioridades con que llegó al gobierno municipal -centradas, sobre todo, en el bus- para impulsar otros medios más seguros, como la bicicleta o los patinetes, aunque siempre teniendo en cuenta que estos vehículos no satisfacen las necesidades de la población de más edad.

«Confío en que el recelo frente al transporte público no sobreviva mucho. Pero, por si esto no fuera así y para evitar que el automóvil privado vuelva a ocupar espacios que había ido liberando pacíficamente, habrá que seguir haciendo más transitables las ciudades para los peatones y las bicicletas y, al mismo tiempo, garantizar en los barrios un ecosistema funcional que reduzca la necesidad de desplazamientos a largas distancias», defiende Betrán.

En el caso de Zaragoza, Ángel Álvarez, ingeniero técnico en obras públicas experto en movilidad, apuesta por mantener los convoyes dobles que estos días circulan por la ciudad para favorecer la distancia. «Están dando muy buen servicio, pero cuando vuelva la normalidad no tenemos tantos tranvías, hay que adquirir más», reclama, así como más vehículos dobles para las líneas de bus. Por su parte, Belinda López, directora de la Cátedra Zaragoza Vivienda, destaca que «la bicicleta es un vehículo saludable, sostenible y efectivo contra la propagación del virus» frente al coche, que es «uno de los medios más contaminantes, y por tanto perjudicial para el ecosistema que constituye la principal barrera natural a la propagación».

En este sentido, esta investigadora de la Universidad de Zaragoza asegura que la crisis «pone de

La opinión de los expertos



Ángel Pueyo

GRUPO DE ESTUDIOS EN ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (GEOT)

«La respuesta requiere la detección precoz de los potenciales focos de contagio, la incorporación progresiva y segura de la población a sus actividades cotidianas y medidas sociales de largo recorrido»



Adriana Marín

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE ARAGÓN

«La ciudad es una solución dinámica a un escenario en transformación. Ahora parece que crece la búsqueda de viviendas con terraza, a las afueras... habrá que ver si es una demanda real o circunstancial»



Fernando Oliván

COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE ARAGÓN Y LA RIOJA

«Al igual que hicieron los bares tras la ley antitabaco, las tiendas deberían poder habilitar un espacio de venta directa a la calle, sin que sea necesario que el cliente acceda al local»



Belinda López

CÁTEDRA ZARAGOZA VIVIENDA

«La rehabilitación energética de las viviendas es crucial tanto para generar empleo y reducir el estrés sobre el ecosistema, como para proteger la salud de sus habitantes»



Ramón Betrán

SERVICIO DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANO DEL AYTO. DE ZARAGOZA

«Hay que hacer más transitables las ciudades para los peatones y las bicicletas y, al mismo tiempo, garantizar en los barrios un ecosistema funcional que reduzca la necesidad de largos desplazamientos»



Ángel Álvarez

INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS

«Los convoyes dobles están dando muy buen servicio estos días en Zaragoza, pero cuando vuelva la normalidad no tenemos tantos tranvías, por eso hay que adquirir más»

manifiesto la necesidad de acelerar la evolución hacia el vehículo eléctrico». Es más, a su juicio, y aunque «todavía está lejos de una implantación en España», la conducción autónoma aportaría grandes beneficios. «Tiene el potencial de reducir el contacto persona a persona», por ejemplo, en el envío de compras a domicilio.

Viviendas y comercios

Finalmente, los expertos coinciden en que el confinamiento ha evidenciado la necesidad de contar con ecosistemas confortables como en los comercios y en los espacios públicos. Respecto a los hogares, Belinda López recuerda que «la relación entre salud y confort está ampliamente documentada» y asegura que «la rehabilitación energética es crucial tanto para generar empleo y reducir el estrés sobre el ecosistema, como para proteger la salud».

«La rehabilitación es crucial», coincide Adriana Marín, que reclama el respaldo financiero de las instituciones y apuesta por introducir mejoras en las edificaciones.

«El teletrabajo se ha disparado, y eso se debe tener en cuenta en el diseño de las viviendas», advierte. En este sentido, Fernando Oliván Avilés, del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y la Rioja, reclama «un urbanismo más sostenible», con «pisos de más metros, no solo para dormir». Por ello, califica de «barbaridad» el auge de la conversión de locales en viviendas.

De igual modo, Oliván recuerda que en los últimos años se han aplicado mejoras en la construcción de viviendas que deberían trasladarse al entorno laboral. «En las oficinas, donde pasamos mucho tiempo, se habla de condiciones de confort como el calor o la humedad, pero nadie habla de la calidad del aire, los sistemas de renovación y purificación deberían ser obligatorios», defiende. Además, propone mejoras para el sector comercial. «Al igual que hicieron los bares tras la ley antitabaco, las tiendas deberían poder habilitar un espacio de venta directa a la calle, sin que sea necesario que acceder al local», concluye.

I. MUÑOZ

Los colectivos ciclistas piden ayudas directas para la compra de patinetes y bicicletas

● Explican que el nuevo aforo del transporte público obliga a incrementar su uso y sugieren que sean de hasta 250 euros

ZARAGOZA. El acuerdo en que hay que lanzar un plan para impulsar la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta es unánime. Los colectivos ciclistas van un paso más allá y sugieren que se adopten medidas de apoyo a la compra de bicicletas, como las ayudas directas que ya se están dando en Italia o Alemania, los bonos de Francia o las subvenciones que pondrá en práctica la Comunidad Valenciana, que oscilan entre los 75 y los 250 euros.

Desde Pedalea instan al Ayuntamiento de Zaragoza a la puesta en marcha, «en colaboración con otras instituciones, de un plan de ayuda para la compra de bicicletas eléctricas y mecánicas» y sugieren una ayuda de 100 euros para adquirir una bicicleta convencional y de 250 para una eléctrica. Esta propuesta forma parte de otras muchas que las principales entidades ciclistas de la ciudad han enviado al Consistorio.

El área de Movilidad presentó esta semana sus iniciativas en la Comisión por el futuro. La limitación de aforos en el transporte público del 50% hace que haya 200.000 desplazamientos diarios a los que se tienen que buscar una alternativa que, según fuentes municipales, tratarán de minimizar que sea el vehículo privado. La concejal del área, Natalia Chueca, avanza que se priorizarán los desplazamientos individuales y que se fomentará la movilidad no contaminante. «La seguridad sanitaria y el distanciamiento social son prioritarios pero no debemos dejar de lado la sostenibilidad y la calidad de aire», explica la edil popular.

Antes de la crisis de la covid-19 había unos 1.720.000 desplazamientos diarios en Zaragoza: el 46% se hacían a pie, en bicicleta el 4%, en patinete apenas el 3%, un 24% en transporte público y un 27% en privado. El Ayuntamiento tra-

LA DESESCALADA

Deporte por toda la provincia.

«¿La práctica deportiva de ciclismo, dentro de la franja horaria y de forma individual, es posible hacerla en el límite de la provincia?» Esta duda fue planteada por el colectivo de ciclistas de Aragón y ahora ha sido contestada por la subdelegación del Gobierno en Zaragoza de manera positiva: Sí se puede por toda la provincia de 6 a 10 y de 20.00 a 23.00.

tará de invertir estas tendencias atendiendo también a lo que sucede en otras ciudades, como Berlín donde el 30% usa la bici. Es cierto que en Alemania hay más tradición de 'ciclismo urbano', pero Zaragoza es propicia para estos desplazamientos habida cuenta de su extensa red (unos 135 kilómetros) de carril bici.

Los colectivos ciclistas plantean que esta malla básica siga extendiéndose y, de hecho, presentan listados de carriles necesarios que irían por el eje del paseo de Pamplona y de María Agustín, por la zona de Cesáreo Alierta y la carretera Castellón hasta La Cartuja. También insisten en que autorizar su paso por la traza del tranvía facilitaría los desplazamientos por la plaza de España y la zona de Murallas.

Desde Pedalea dicen que cualquier medida se debe hacer «tomando espacio de la calzada para desincentivar el uso del automóvil y preservar los derechos del peatón». El Ayuntamiento ha recogido el guante con su anuncio de que los nuevos aparcamientos para motos, bicis y patinetes, que pasarán de 12.320 plazas a 24.200, serán en la calzada.

También en Zaragoza en Bici

apuestan por esta vía y solicitan que se permita ir a los ciclistas por algunos carriles bus. «Se podría estudiar en avenidas donde los autobuses circulan en sentido contrario al tráfico como en la avenida de Madrid, en Conde de Aranda o San José», explican.

Por su parte, desde el colectivo Bielvas Salvajes sugieren redoblar esfuerzos en la pacificación de vías (reduciendo la velocidad hasta los 20 km/h en algunas calles). «La efectividad de esta medida para transformar la movilidad se da en los desplazamientos al trabajo de lunes a sábado. Asumir estos avances durante el fin de semana solo tiene incidencia sobre el ocio o la práctica deportiva», argumentan. También proponen que el Bizi ofrezca sus primeros 30 minutos de forma gratuita para fomentar su uso.

Por último, todas las plataformas coinciden en la necesidad de mejorar la coordinación semafórica para evitar la acumulación de bicicletas y peatones en los cruces. También consideran oportuno que se pueda hacer un convenio con el comercio local, puesto que son muchos los trabajadores que echan mano de la bici para acudir a sus puestos.

Desde Movilidad plantean un escenario ideal en el que los desplazamientos cortos (de 1 a 2,5 kilómetros) se deben hacer a pie. Si el trayecto llega a los 5 kilómetros, lo mejor sería usar vehículos de movilidad personal como la bicicleta. En distancias mayores, de hasta de 10 kilómetros, el ciclomotor, la motocicleta o la bicicleta eléctrica serían opciones aconsejables. Por descontado, también piden que se siga usando el transporte público, en el que «se hacen desinfecciones diarias de todos los vehículos y es obligatorio el uso de mascarillas», recuerdan.

C. P. B.

PLAGAS

El Ayuntamiento inicia un nuevo plan contra el picudo rojo

El Ayuntamiento ha iniciado un plan para atajar la plaga de picudo rojo que está diezmando la población de palmeras, y pide la colaboración de los propietarios, pues solo 425 de las 4.452 de Zaragoza están en espacios públicos. Entre las estrategias está la instalación de un anillo perimetral de trampas, la aplicación de un tratamiento químico y la suelta de enemigos naturales.

DELICIAS

Detenido por agredir a su pareja en presencia de su hijo menor

Un hombre de 40 años y con las siglas I. C. fue detenido el sábado sobre las 21.30 por un presunto delito de violencia de género, al agredir supuestamente a su pareja durante una discusión. Según informó la Policía Local, la agresión se produjo en el interior del domicilio que ambos comparten en la plaza de Roma del distrito zaragozano de Delicias, y en presencia de su hijo menor.

CENTRO

Una herida tras chocar su coche con otro que se saltó un semáforo

Una conductora de 34 años resultó herida leve el sábado en una colisión con otro vehículo que se había saltado un semáforo en rojo. El suceso tuvo lugar en la avenida de Cesáreo Alierta de Zaragoza, sobre las 17.10, según informó la Policía Local, cuando el coche conducido por J. O. P., de 29 años, chocó contra el de R. C. M., que fue trasladada en ambulancia a un centro hospitalario.