



PROFESIÓN Y COVID

AUTOCAUIDADO Y MOVILIDAD URBANA

Mario Salvatore

Arquitecto. Egresado de la F.A.U.D. UNC. Adscripto Formado Cátedras VI –D y VI –C. Actividad profesional: Desarrollo de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo.

En el primer capítulo de Borgen, Birgitte Nyborg llega al palacio de gobierno en bicicleta (su personaje es luego la primera mujer en alcanzar el cargo de Primera Ministra de Dinamarca (disculpen el spoiler). Una docena de periodistas la abordan mientras amarra su vehículo al estacionamiento casi repleto. Todo sin que la escena resulte escenográfica ni efectista. Así la serie danesa de Netflix expone sutilmente la transversalidad sociográfica de sus usuarios, no importan estratos, edades ni etnias o lo que sea nos rotule diferente. La bici aún a todas por igual. Los Daneses la usan para ir al trabajo, a estudiar o salir de noche a divertirse.

En cualquier clima y a cualquier hora. Las ciudades están repletas de carriles exclusivos para bicis y aún las carreteras interurbanas tienen un espacio reservado para los pedales.

La crisis del petróleo de 1973 tuvo un fuerte impacto en Dinamarca. Se prohibió la circulación de automóviles los domingos para ahorrar combustible e incluso se apagaron los semáforos de las ciudades para no gastar energía. Las manifestacio-

nes tomaron la ciudad. Defensores de la bicicleta empezaron a pintar cruces blancas allí donde algún ciclista había muerto víctima de un accidente. La presión creció y el Gobierno y las ciudades empezaron a construir bicisendas y comenzaron



Figura 1. Familia de Copenhague en bicicleta. Fuente: imagen de acceso libre disponible en internet

a apoyar formalmente el uso de la bicicleta. Entre 1982 y 2020, todos los presupuestos asignaron fondos para la construcción de carriles bici, según la Cycling Embassy of Denmark.

La bici nos traslada desde hace más de 150 años, firme ejemplo de la capacidad de transportarnos sin otro gasto energético que el del propio viajante. Quizás su uso nos remita a la sensación de independencia y libertad desde el primer pedaleo que hayamos hecho alguna vez. *¿Quién no recuerda el primer día que le sacaron las rueditas de apoyo laterales, o el color de su primera bici?*

EL CASO DE LA AVENIDA COLÓN, CÓRDOBA, ARGENTINA

El déficit de bicisendas de la ciudad de Córdoba frente a estos antecedentes queda en evidencia. Considero que buena parte de la problemática del transporte público podría ser resuelta con el crecimiento de políticas de movilidad sustentable y gestión del espacio público basado en lo colectivo y no en lo individual. Este artículo trata sobre aquellos espacios donde podemos accionar como sujetos y como comunidad centrándonos en un

contexto de emergencia global. A mediados de abril, cuando la pandemia producida por el Covid-19 se prolongaba en su incertidumbre más allá de lo imaginado, el transporte público dejó de circular en Córdoba. En mayo cité a la Municipalidad de Córdoba en las redes sociales, sugiriendo que sería interesante reconvertir de manera al menos momentánea algunas arterias troncales de la ciudad. Insisto, ningún transporte público circulaba en ese momento y por bastante tiempo siguió siendo así.

No podía imaginarme como sería el traslado de trabajadores esenciales, ante la ausencia de alternativas al vehículo motorizado que evidencia esta ciudad. Desde el ente oficial respondieron, la Secretaria de Gobierno Municipal, que cualquier aporte sería bienvenido.

Intercambiando ideas con pares y colegas consentimos en el entusiasmo. Me conecté con asociaciones de ciclistas urbanos, usuarios aterrados de bicicletas, que expresan su temor sobre movilizarse en circuitos comunes.

La Avenida Colón corre en sentido Este - Oeste, en sus 7.500 metros, con sus seis carriles, tres por sentido

de circulación, es una de las más anchas y transitadas avenidas de la ciudad. Sirve como acceso y egreso de tráfico por la zona Oeste.

Solo imaginar la idea de poder trasladarse desde el Tropezón hasta el polo Gubernamental del Panal, encauzado en carriles exclusivos de bicis, ya transforma la bicicleta de simple paseo o ejercicio a medio de transporte efectivo y sustentable.

Creo que el planeamiento urbano y sus normativas, al igual que las leyes, deben ir un paso por delante de las demandas de la sociedad. Cuando llegan tarde, ya es tarde. Accidentes de ciclistas, sobresaturación de tráfico, buses repletos de pasajeros. Los lobbies del taxi, de comerciantes, de empresas de colectivos y el imparable extractivismo urbano por parte de desarrollistas, van dejando cada vez más mordisqueado el espacio público. Y si algo deja en claro esta pandemia es el enorme déficit de espacio público que tenemos.

UNA PROPUESTA PARA LA AVENIDA COLÓN

La idea de la intervención sobre Av. Colón es la siguiente:

- Para el tramo que va desde Plaza Colón hasta llegar al nuevo polo de Gobierno, donde esta Avenida tiene un solo sentido de dirección.



Figura 2. Estacionamiento de Bicicletas en Copenhague, la ciudad más Bike Friendly del mundo Fuente: imagen de acceso libre disponible en internet Stcoklimages

“No podía imaginarme como sería el traslado de trabajadores esenciales, ante la ausencia de alternativas al vehículo motorizado que evidencia esta ciudad.”

- Un carril de doble sentido exclusivo para bicicletas, sobre el
- cordón cuneta izquierdo (mirando en el sentido de la avenida). También estaría aquí permitido el uso de patinetes eléctricos (probablemente el nuevo paradigma de auto-transporte mundial).
- Una barrera o colchón de protección de ciclistas generada por un carril técnico de 2,40 m de ancho en donde se ubicarían:

1. Estacionamiento vehicular medido.

2. Paquetes de estacionamiento de Bicicletas de aproximadamente 8 m de largo cada uno.

3. Contenedores de residuos, con la diferenciación de secos y húmedos que finalmente está adoptando esta administración.

4. Sector de alquiler de bicicletas, provisto por terceros o por la ciudad.

5. Carga y descarga de camiones para comercios.

6. Canteros de hormigón premoldeado con plantas, divisorios entre cada bloque de actividad.

- Dos carriles para autos particulares y taxis.
- Un carril exclusivo para transporte público motorizado.
- Un carril exclusivo de paradas de transporte público, del lado del cordón cuneta derecho, mirando en el sentido de la dirección. (Buses, trolebuses y taxis).

El coste y la velocidad de acción como premisas de diseño del planteo urbano. No se interviene sobre veredas. No se interfiere con el deseo de los comerciantes de tener a los clientes estacionando cerca de sus locales. Ni con el gremio de taxis que reclaman exclusividad de

carriles. Tampoco se verían afectados los carriles exclusivos de colectivos y sus respectivas paradas, en uso acertado ya hace unos años. Los carriles actuales seden un pequeño porcentaje de su ancho para dar lugar a la doble mano para bicicletas. La reorganización del carril de estacionamiento ordena también el sector de servicios de recolección de residuos.

Debo reconocer aciertos de la administración actual y su renovada mirada al espacio público frente a la pandemia. Las intervenciones sobre Calle 27 de Abril, en el sector de Plaza San Martín, con carriles exclusivos para bicis, patinadores, skaters, mesas sobre la calle para bares y nuevas líneas para peatones. También la intervención sobre las veredas del Mercado Norte, y otras que están en marcha. La bicicleta aún es considerada como un objeto de paseo y no como medio de transporte que lleva y traslada, sin depender de las esperas en filas de las paradas donde el tan necesario distanciamiento social se hace muy difícil de mantener, entre otros innumerables beneficios para la salud y el medio ambiente.

Considero oportuno y valioso pensarnos en la idea de transforma-

ción y primacía del transporte sustentable frente a los vehículos motorizados. Nuestra huella personal de emisión de dióxido de carbono se volvió insostenible y cada día tenemos más muestras del debacle climático que atravesamos. La Ciudad, la Sociedad y los intereses de cada sector irán empujando hacia cada lado hasta que la dinámica de correlación de fuerzas se equilibre.

Los antecedentes que cito al principio del artículo podrían también centrarse en algunas otras ciudades ejemplo del acento en el uso de la bicicleta como medio de transporte. Aunque las comparaciones suelen ser incómodas también pueden ser necesarias. Tal como pasó en Barcelona; diez años atrás era impensado ver ganar en dimensiones e importancia a las bicis frente al automóvil y buses. El transporte público motorizado era otrora el actor principal en la ciudad. Actualmente allí se puede ir del punto A al punto B en bicicleta (a pedales, eléctrica, propia o de alquiler). Google Maps solo hace pequeñas alertas cuando un tramo de algunas cuadras no tiene ciclovías, y esto sucede muy ocasionalmente. El ciclista va totalmente protegido sobre un carril exclusivo e



Figura 3. Sin tráfico, la Avenida Colón durante abril y mayo Fuente: imagen de acceso libre disponible en internet La Voz del Interior

ininterrumpido, pasando por arterias repletas de vehículos de todo tipo y velocidad. La bicicleta parece estar triunfando incluso frente al desarrolladísimo sistema de subtes del metro catalán.

REFLEXIONES FINALES

Las secuelas que dejará este virus todavía representan una incógnita. Más aún cuando la comunidad científica está concentrada en frenar la propagación del virus a partir de una o varias vacunas. Además, los tiempos de la ciencia no se condicen con los ritmos de replicación del virus. La ciencia marcha lenta porque su método así lo indica, porque es la única manera de marchar seguros.

En el mientras tanto creo que hay otras formas de marchar seguros, una es la bicicleta, el autotransporte y el autocuidado.

Según Dorothea Orem (2003) “En la asistencia sanitaria, el autocuidado es cualquier acción reguladora del funcionamiento del ser humano que se encuentra bajo el control del propio individuo, realizada de forma deliberada y por iniciativa propia. El concepto está relacionado con las acciones intencionales que realiza la persona para controlar factores internos o externos que pueden comprometer su vida y desarrollo posterior”. Y si hay algo que aprendimos durante la tragedia que significa una pandemia global como esta es a cuidarnos. Ese es el espíritu de esta idea, marchar seguros y cuidarnos.

Agradezco la colaboración de Ramiro Ramos y Julia Shiavoni en la edición de este artículo.



Figura 4. Trabajadores delimitan nuevas áreas exclusivas para ciclistas en Barcelona. Fuente: imagen de acceso libre disponible en internet

BIBLIOGRAFÍA

- Bryson, B. 2016. Una muy breve historia de casi todo. Colombia. Rba Bolsillo. ISBN 9788492966790
- Orem, D. 2003. Self- Care Theory in Nursing: Selected Papers of Dorothea Orem. ISBN 9780826117250
- Blog Noboot.com
- Diario versión web de Pagina 12.
- Diario versión web de La Voz del Interior.
- Blog Magnet.com



Figura 5. Propuesta de re-sectorización de carriles para la Av. Colón. Fuente, elaboración propia en base a imagen de skyscrapercity.com