

Sevilla: innovaciones en la movilidad urbana

Sevilla era la única gran ciudad española que carecía de metro, después de las relativamente recientes incorporaciones al club de Valencia y Bilbao. La situación se va a modificar a finales de la primavera del 2007 o en el verano de este año.

La incipiente red de metro —imprescindible desde hace tiempo en una ciudad tan extensa como Sevilla— se va a completar en el centro por un tranvía que alcanza el corazón administrativo y comercial de la ciudad (la Plaza Nueva, Ayuntamiento, calle Sierpes). La implantación del tranvía ha servido de excusa para la total reurbanización y peatonalización de dos de los ejes urbanos más representativos y concurridos del centro: la calle de San Fernando y la avenida de la Constitución, que confluyen en la Puerta de Jerez, a un paso de la Catedral y el Real Alcázar.

Estas innovaciones en el transporte público se complementan con la puesta a punto de una red básica de carriles-bici que incluye itinerarios tan atractivos como la ribera del Guadalquivir, bordeando por el oeste todo el casco antiguo, y ejes urbanos tan significativos como la ronda este del casco antiguo (Recaredo/Menéndez Pelayo).

Lo cierto es que la bicicleta se ha incorporado muy visiblemente al paisaje de la movilidad urbana de la ciudad, como también ha sucedido en los últimos años en Barcelona, Bilbao o San Sebastián. Ahora sólo queda Madrid, ciudad en la que se anunció para mayo 2007 la apertura completa del circuito exterior, vía de interés deportivo y de fin de semana pero que poco hará para facilitar los desplazamientos cotidianos en bicicleta.

Servicios de ecomensajería en Madrid

En Madrid ya existen empresas de mensajería en bicicleta como Ozono Bike, (ozonobike\amarre.com). Su filosofía implica un compromiso con el medio ambiente: reducir las emisiones contaminantes a la vez que intentan transmitir un mensaje de eficacia —competitividad en tiempos de recorridos/entregas— e, incluso, configurar una imagen de modernidad y responsabilidad social de cara a los receptores.

Se comprometen a utilizar exclusivamente la bicicleta en los recorridos interiores a la M-30 en tiempos máximos de una hora, combinando la bicicleta y la moto en los itinerarios por distritos exteriores a la M-30 (Fuencarral, Hortaleza, Ciudad Lineal, etc.). La eficacia —comprobada en distintas ocasiones por las asociaciones ciclistas— está determinada por la mayor rapidez y flexibilidad de la bicicleta en los itinerarios urbanos congestionados y por la inexistencia de tiempos de aparcamiento.

Lo sorprendente de la iniciativa es que se produce en una ciudad —una de las pocas grandes ciudades europeas— que aún no cuenta con un sistema de carriles-bici urbanos que combine eficacia con seguridad y que anime a otros usuarios o empresarios a utilizar el único modo de transporte urbano radicalmente limpio. ¿Para cuándo nuestro Ayuntamiento se dedicará a construir este sistema que nada tiene que ver con publicitado anillo ciclista paralelo a la M-40, un dispositivo básicamente dirigido al tiempo libre?