

¿Cómo han evolucionado las ciudades tras un año de pandemia?

# CIUDADES EN PANDEMIA, UN AÑO DESPUÉS \_



**GREENPEACE**

[www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es)

¿Cómo han evolucionado las ciudades tras un año de pandemia?

**Mayo 2021**

Foto portada picjumbo.com

pág 4-5. 8-9, @Greenpeace / Pedro Armestre

pág 12-13 @Greenpeace / Lalo R. Villar

pág 15 @ Joseph Melin / Greenpeace

pág 16-17 @Greenpeace/ Pedro Armestre

pág 31 picjumbo.com

pág 32-33 @Pablo Blazquez

pág 36-37 @ Francesco Alesi / Greenpeace

## **Introducción**

**El urbanismo táctico para redibujar una ciudad sostenible**

**Movimientos vecinales: conseguir políticas por y para el barrio**

**Análisis de cinco ciudades**

**4.1. Metodología**

**4.2. Barcelona**

**4.3. Madrid**

**4.4. Sevilla**

**4.5. Valencia**

**4.6. Vigo**

**Actuaciones reseñables en otras ciudades**

**Conclusiones**



# CIUDADES EN PANDEMIA, UN AÑO DESPUÉS

Introducción

JÉS

## ¿Cómo han evolucionado las ciudades tras un año de pandemia?

### 1. INTRODUCCIÓN

Transformar las ciudades y convertirlas en espacios más sanos, seguros y sostenibles es uno de los grandes retos de la humanidad este siglo. Los puntos débiles de las ciudades y sus implicaciones para la vida diaria de sus habitantes se han visto acentuados a raíz de la pandemia por la COVID-19, poniendo en evidencia que es necesario transitar hacia modelos más sostenibles y resilientes frente a nuevas amenazas propias de la actual crisis climática, sanitaria y socioeconómica.

Las ciudades, que ya albergan la mayor parte de la población mundial y son responsables de más del 70% de las emisiones climáticas globales<sup>1</sup>, son la clave para frenar la emergencia climática y la pérdida de biodiversidad. Nos encontramos en una situación en la que deseamos volver a la normalidad, a recuperar el tiempo perdido a causa de la pandemia, pero volver a la normalidad no puede ser la solución puesto que la antigua normalidad –las políticas públicas y nuestros hábitos de vida– ha acelerado la emergencia climática y la pérdida de biodiversidad, causando esta pandemia<sup>2</sup>. El futuro de nuestro planeta depende de cómo gestionemos el desarrollo urbano.

Además de ser los mayores contribuyentes al cambio climático, las ciudades también se encuentran entre las áreas de mayor riesgo a sus efectos y, por lo tanto, tienen más que ganar con la sostenibilidad. De hecho, hacer que las ciudades estén más conectadas y coordinadas en torno a políticas ecológicas podría generar ahorros económicos de hasta 17 billones de dólares para 2050<sup>3</sup> (aproximadamente 14 billones de euros en la actualidad). La movilidad urbana, los sistemas alimentarios, el consumismo, la energía y los residuos son los cinco puntos clave que las ciudades deben transformar para reducir sus emisiones y convertirse en lugares amables, sanas y sostenibles para las personas. Además, los espacios públicos y verdes deberían extenderse ampliamente en las urbes para mejorar su habitabilidad y la movilidad activa segura en cada barrio o distrito.

Los últimos seis años han sido los más cálidos jamás registrados a nivel global y, a pesar de la reducción de las emisiones debido a los confinamientos para combatir el coronavirus, la concentración de CO<sub>2</sub> ha seguido creciendo en la atmósfera alcanzando también un nuevo récord. La temperatura media de la superficie del planeta en 2020 ha sido 1,25 °C más alta que en el período preindustrial (1850-1900)<sup>4</sup>, acercándose peligrosamente al objetivo de los Estados fijado en el Acuerdo de París de no superar 1,5 °C (la temperatura global para evitar los peores impactos del cambio climático).

Hay que cambiar las ciudades para salvar el planeta, de lo contrario no habrá tiempo para implementar las medidas necesarias para garantizar nuestro futuro mientras la temperatura sigue subiendo, al igual que la frecuencia de los eventos meteorológicos extremos. La campaña internacional de ciudades sostenibles de Greenpeace tiene como objetivo que metrópolis relevantes como Roma, Bogotá, Ciudad de México, Madrid, Barcelona o Sevilla se transformen para hacer frente a la emergencia climática y para ser más habitables. Greenpeace quiere que las ciudades sean un ejemplo nacional e internacional de la lucha frente al cambio climático a través de sus políticas.

Dado que la movilidad ha sido la actividad más restringida por el coronavirus, y la alimentación un aspecto crucial para afrontar una pandemia mundial como la COVID-19, en este documento se analizan las medidas que cinco ciudades españolas han implementado durante el último año, para mejorar la movilidad y garantizar espacios públicos seguros y confortables tras el confinamiento, al igual que para asegurar sistemas alimentarios sostenibles y justos para la población y las personas productoras.



# CIUDADES EN PANDEMIA, UN AÑO DESPUÉS

El urbanismo táctico para redibujar una ciudad sostenible

**ACTIVA EL PLAN RESPIRA YA**  
GREENPEACE

JÉS \_

enible



## ¿Cómo han evolucionado las ciudades tras un año de pandemia?

### 2. EL URBANISMO TÁCTICO PARA REDIBUJAR UNA CIUDAD SOSTENIBLE

El pasado 14 de marzo de 2020 se declaraba en España el estado de alarma para contener la epidemia causada por la COVID-19. Una medida inédita que dejó a todo el país en pausa. Tras casi dos meses de confinamientos domiciliarios, la ciudadanía volvió a las calles bajo unas normas de franjas horarias, a no más de 1 kilómetro del domicilio y manteniendo la distancia personal.

La necesidad de cumplir con dichas normas puso de relevancia la ausencia de espacios seguros en las calles. Especialmente en aquellos barrios donde la escasez de aceras y zonas verdes ya resultaba problemática con anterioridad al estado de alarma, salir a caminar de forma segura se volvió imposible. En un momento donde la densidad del tráfico era muy baja, resultó habitual que las personas invadieran la calzada para poder mantener una separación de metro y medio. Esto puso en relevancia el injusto reparto de un espacio público diseñado y acaparado por el tráfico rodado, y no pensando en el bienestar de todas las personas.

Para dar respuesta a esta demanda social y garantizar espacios abiertos y seguros, las entidades locales se lanzaron a poner en marcha medidas para cambiar los usos de la calle bajo tres premisas: actuaciones rápidas, de bajo coste y flexibles. Las recetas del denominado 'urbanismo táctico', tan denostado en ocasiones, salieron al rescate para cambiar el paisaje urbano. Sin necesidad de obras, utilizando medios propios y con una gran capacidad de respuesta, los ayuntamientos adaptaron sus calles para una población que ansiaba salir tras pasar semanas encerrada en casa.

En cuestión de días se ampliaron aceras, brotaron bicicletas donde no las había e incluso el autobús pudo gozar de más espacios exclusivos. En algunas ciudades, los ayuntamientos aprovecharon la situación para acelerar proyectos de reordenación urbana que, en condiciones normales, se habrían topado con la oposición de quienes no quieren perder los privilegios asociados al automóvil en la ciudad. De la urgencia, surgió la oportunidad.

Un año después, la emergencia sanitaria sigue vigente, pero la movilidad es similar a la que ya teníamos con anterioridad a la pandemia, volviendo por lo tanto peligrosamente al uso del coche. En este contexto, la situación entre las ciudades es dispar, ya que muchas de las medidas implantadas han sido revertidas mientras que otras siguen en situación provisional. Solo en ciertos lugares se han consolidado para permanecer con vocación definitiva, lo que demuestra que en general se han buscado medidas con un efecto coyuntural pero sin intención de generar cambios efectivos en el uso del espacio público.

La valoración del estado final de las medidas realizadas durante la desescalada es un indicador claro del grado de compromiso que tienen los ayuntamientos a la hora de cambiar el uso del espacio público, y de transformar las ciudades en lugares sostenibles para las personas.



## CIUDADES EN PANDEMIA, UN AÑO DESPUÉS

Movimientos vecinales: conseguir políticas por y para

VENTA  
GO  
GREENPEACE

JÉS

ra el barrio



## ¿Cómo han evolucionado las ciudades tras un año de pandemia?

### 3. MOVIMIENTOS VECINALES: CONSEGUIR POLÍTICAS POR Y PARA EL BARRIO

La situación de emergencia sanitaria y el estado de alarma decretados en España en marzo de 2020 desataron también una crisis económica que afectó y continúa afectando a miles de personas en todo el país. A pesar de que los ayuntamientos y gobiernos autonómicos tomaron medidas para ayudar a la ciudadanía, en los casos en los que eran insuficientes o incluso inexistentes, fue la propia sociedad la que proporcionó las soluciones. Las personas se unieron, reactivaron y potenciaron formando redes para ayudar a los que más lo necesitaban, o para elevar la voz sobre las realidades y necesidades de sus barrios.

Estas redes, colectivos y movimientos vecinales han ayudado y atendido a cientos de miles de personas con sus propios recursos, convirtiéndose en muchas ocasiones en la única opción para miles de familias que han perdido su trabajo y salario, y que no obtienen respuesta inmediata de unos servicios sociales desbordados. La **demanda de alimentos** persiste tras más de un año del inicio de la pandemia y, ante la necesidad de facilitar alimentos para toda la población, a los puntos de reparto tradicionales se han sumado los creados por decenas de redes ciudadanas en barrios, ciudades y pueblos.

De hecho, en el contexto derivado del estado de alarma, los bancos de alimentos han visto cómo su demanda se disparaba hasta en un 50% y conforme se define la crisis social sobrevenida se prevé que la demanda se mantenga, o incluso crezca, en los próximos meses<sup>5</sup>.

Por otra parte, han surgido y se han fortalecido **movimientos urbanos para “tomar la calle”**, para ampliar el espacio público, para que los parques y zonas verdes se mantuviesen abiertos, y para ofrecer apoyo a sus vecinos en tareas de todo tipo, desde hacer recados al apoyo escolar.

Actualmente, los movimientos urbanos siguen creciendo para luchar por entornos seguros, justos, y sostenibles ante la inacción de los entes locales. Movimientos en auge como Revuelta Escolar y Revuelta Vecinal exigen espacios públicos seguros cerca de los entornos escolares o en los barrios, al igual que la ampliación de los espacios verdes y la apuesta por los modos de movilidad sostenibles. Otros movimientos nuevos como Red Ramuca o ya consolidados como Somos Tribu Vallekas, o Espigoladors siguen ofreciendo ayuda alimentaria, emocional, psicológica, de asesoría legal o acompañamiento entre otras para ayudar a los más afectados por la crisis de la COVID-19.

En un momento en que la respuesta por parte de las administraciones locales ha sido insuficiente, la sociedad se ha unido de nuevo para ayudar y reclamar ciudades sostenibles para las personas. El esfuerzo de todos estos colectivos es sin duda un balón de oxígeno para la sociedad debido a todas las carencias a las que nos enfrentamos.

Es por ello esencial que las administraciones locales, es decir los ayuntamientos, implementen políticas que tengan como objetivo reducir esas carencias y transformar las ciudades hacia sostenibles, para luchar contra la emergencia climática y la pérdida de biodiversidad, y para las personas, como base que fomente ese cambio medioambiental, social y económico.





# CIUDADES EN PANDEMIA, UN AÑO DESPUÉS

Análisis de cinco ciudades

JÉS



### 4. ANÁLISIS DE CINCO CIUDADES

#### 4.1. METODOLOGÍA

Para realizar este análisis y obtener los resultados que se presentan en este informe, Greenpeace ha identificado y clasificado las medidas post-COVID en dos grupos diferenciados: movilidad y alimentación, ya que a nivel local estas cuestiones son las que más relevancia tuvieron durante el confinamiento y la desescalada. Se han elegido cinco ciudades (Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia y Vigo) de diferentes tamaños, territorios y contextos para lograr una fotografía de distintas medidas implementadas en las metrópolis españolas durante el último año.

Para analizar las **medidas de movilidad** se han diferenciado: 1) movilidad peatonal y espacios públicos, 2) movilidad ciclista, 3) mejoras en el transporte público. El resultado en cada ciudad se ha establecido bajo el siguiente criterio:

- **ROJO:** cuando las medidas puestas en marcha han sido retiradas y por lo tanto no se mantienen en la actualidad.
- **AMARILLO:** cuando siguen vigentes de forma provisional o transitoria.
- **VERDE:** cuando han sido consolidadas, ya sea mediante obra civil o aprobando su vocación de permanencia.
- **GRIS:** cuando no se han tomado medidas o no hay información disponible.

Para analizar las **medidas de alimentación** se han diferenciado: 1) acceso a productos sostenibles de cercanía y 2) ayudas alimentarias. En este caso, los criterios para cada resultado son los siguientes:

- **ROJO:** cuando las actuaciones puestas en marcha han sido insuficientes para cubrir las necesidades de dieta saludable para la población, cuando no han fomentado los productos sostenibles y de cercanía, o por haber sido retiradas.
- **AMARILLO:** cuando han sido suficientes para cubrir las necesidades de dieta saludable para la población o se han fomentado de forma suficiente los productos sostenibles y de cercanía.
- **VERDE:** cuando las medidas han sido suficientes para cubrir las necesidades de una dieta saludable para la población y los productos sostenibles y de cercanía se han fomentado verdaderamente, de forma destacada frente a los demás productos.
- **GRIS:** cuando no se han tomado medidas o no hay información disponible.

#### 4.2. BARCELONA

La ciudad condal tomó la iniciativa al adaptar sus espacios públicos a la nueva normalidad. Antes de autorizarse las primeras salidas, anunció un plan que contemplaba más carriles bici, mejoras para el autobús y una ampliación del espacio peatonal con elementos de urbanismo táctico. Aunque la mayoría de estas actuaciones serán permanentes, la presión social demanda más ambición para una ciudad que sigue asfixiada por el tráfico y el ruido.

En materia de alimentación, el Ayuntamiento rectificó para reabrir mercados y permitir el acceso a los huertos, pero los productos sostenibles y de cercanía no se fomentaron en la ciudad de forma destacable frente a los convencionales. De hecho, la sostenibilidad de los productos tampoco se destacó en las ayudas alimentarias proporcionadas por los servicios sociales, ni las proporcionadas a pequeños productores a través de la compra de sus productos mediante el Banco de Alimentos.

### Movilidad peatonal y espacios públicos

Para garantizar itinerarios seguros a pie en todos los barrios -con un ancho de paso de 4 metros mínimo- desde primeros de mayo se impulsaron varias iniciativas de recuperación del espacio público. Hasta 12 kilómetros de carriles de circulación se transformaron en espacios peatonales en vías tan emblemáticas como Consell de Cent o Via Laietana, con pintura en el asfalto y elementos de separación<sup>6</sup>. Pese a las críticas por la estética y por un supuesto riesgo de seguridad vial (nunca demostrado)<sup>7</sup>, las actuaciones han sido bien recibidas. En algunas de ellas se plantea su consolidación definitiva, mientras que otras como Gran Vía o Diagonal los laterales han sido devueltos al coche.

Otra iniciativa fue recuperar el proyecto 'Obrim Carrers' que antes de la pandemia ya convertía las calles en espacios sin coches durante el fin de semana.<sup>8</sup> En el mes de mayo se incorporaron numerosas calles a este programa, pero durante el verano se redujo su número aludiendo a una asistencia desigual y unos elevados costes de policía y vigilancia. Un año después apenas dos calles (Gran de Gràcia y Sants-Creu Coberta) se mantienen dentro del programa, dedicándose al peatón los sábados y domingos.

### Movilidad ciclista

A pesar de que Barcelona cuenta con una extensa red de carril bici, durante la desescalada se incorporaron 21 nuevos kilómetros de vías ciclistas, inicialmente señalados con pintura. Posteriormente han sido consolidados o están en vías de hacerlo, pues desde el Ajuntament se dejó claro que estas ampliación se hacían "sin vuelta atrás" en favor de la bicicleta. Entre los nuevos tramos destaca el carril bici de la Calle Aragó, previsto desde hace años para reducir alguno de los seis carriles para coches que tiene.<sup>9</sup>

### Transporte público

Las actuaciones citadas se completaron con un conjunto de 17 intervenciones 'quirúrgicas' para mejorar el servicio de autobús, creando nuevos carriles reservados o incorporando separadores para mejorar su rendimiento.

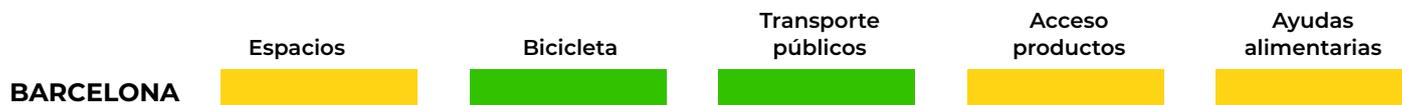


Tabla 1. Barcelona: Evaluación de las medidas de movilidad y alimentación implantadas y mantenidas tras una año de pandemia.

### El urbanismo táctico para redibujar una ciudad sostenible

#### Acceso a productos sostenibles de cercanía

En 2015 Barcelona entró a formar parte del Pacto de Milán, comprometiéndose a desarrollar sistemas alimentarios sostenibles, inclusivos, resilientes, seguros y diversificados. Además, en octubre de 2021 acogerá el encuentro internacional de este tratado, convirtiéndose así en la Capital Mundial de la Alimentación Sostenible.

Durante la pandemia, el Ayuntamiento realizó una compilación de mercados, personas productoras, pequeños comercios, etc. donde poder adquirir, en muchos casos también a domicilio, productos de proximidad, ecológicos y directamente de personas productoras<sup>10</sup>.

Esta compilación se sumaba al levantamiento del veto a los mercados al aire libre, fundamentales para la pequeña producción agroecológica, que finalmente implementaron. Tras el estado de alarma los comercios de alimentación siguieron abiertos, pero no así la mayoría de los mercados locales al aire libre. Esto provocó una reclamación desde la Xarxa de Consum Solidari, para el caso de Barcelona, y de la Unió de Pagesos para que los ayuntamientos catalanes rectificasen dicha medida. En el caso concreto de Barcelona, los agricultores enviaron una carta al Ayuntamiento en la que alertaban de que el veto llevaba a las pequeñas producciones agroecológicas a “situaciones muy graves poniendo en peligro su viabilidad”. Esta prohibición se levantó finalmente permitiendo la compra de productos frescos y a granel<sup>11</sup>.

Por otra parte, durante el confinamiento la Generalitat prohibió los desplazamientos a los huertos particulares. La medida no era específica para la ciudad de Barcelona pero sí tuvo efectos negativos en la misma. Esta prohibición tuvo que retirarse tres días después de la campaña que emprendieron l'Aresta Cooperativa, Arran de Terra, L'Ortiga Agricultura Ecològica, L'Arada Creativitat Social y Ramaderes de Catalunya<sup>12</sup> al conseguir 3.400 adhesiones, de las cuales, 482 eran asociaciones<sup>13</sup>. Dichas asociaciones destacaban que solo en el área metropolitana de Barcelona existen aproximadamente 10.000 huertos de autoconsumo, que consideran un pilar fundamental para conseguir alimentos sostenibles. Finalmente la población de Barcelona pudo ir a los huertos particulares para recoger las hortalizas y frutas de temporada, salvo si estos se encontraban en segundas residencias.

A pesar de las rectificaciones para reabrir mercados y permitir el acceso a los huertos, los productos sostenibles y de cercanía no se fomentaron en la ciudad de forma destacable frente a los convencionales, lo cual es comprensible en una situación de emergencia aunque se esperaba un mayor nivel de ambición y compromiso de la actual capital mundial de la alimentación.

#### Ayudas alimentarias

En 2020 Barcelona cuadruplicó las ayudas en alimentación proporcionadas por los servicios sociales de la ciudad a causa de la crisis del covid<sup>14</sup>. Las asistencias subieron en 2020 un 11% con respecto a 2019 y se destinaron 46,5 millones de euros a apoyar a los más vulnerables. Sin embargo, los alimentos proporcionados en su mayoría no eran de origen sostenible y no consideraban los envases reutilizables o el granel.

Por otra parte, la Generalitat de Catalunya entregó en mayo de 2020 un paquete de ayudas de 4 millones de euros al Banco de Alimentos para comprar productos perecederos a pequeños productores<sup>15</sup>. De esta forma, además de colaborar en la alimentación de la población se ayudaba a personas productoras que habían perdido sus canales de comercialización habituales. Finalmente solo se utilizaron 1,1 millones del total en dichas ayudas (de los cuales 201.370 fueron para Barcelona en concreto) ya que solo aplicaban para productores que hubiesen tenido un descenso de facturación del 30% como mínimo<sup>16</sup>.

### 4.3. MADRID

Un poco más tarde que otras ciudades, Madrid se subió al carro de las actuaciones post-COVID a través del urbanismo táctico, a pesar de ser una modalidad antes calificada como “chapuza” por el actual alcalde<sup>17</sup>. Las actuaciones abarcaron todos los ámbitos, con varias calles peatonales en festivos, y carriles provisionales para bus y bici. Un año después, el resultado de estas medidas es desigual: algunas siguen, pero otras desaparecieron.

En materia de alimentación, los mercados municipales permanecieron abiertos y se fomentó su uso aunque no se promovieron los alimentos agroecológicos más allá de la iniciativa de Red de Huertos urbanos de la ciudad de donar sus cosechas. Por otra parte, se habilitó un plan para abastecer a 11.000 menores con menús de las empresas Telepizza, Rodilla y Viena Capellanes, que se tuvo que suspender tras el aluvión de críticas, devolviendo a las empresas responsables de los comedores escolares la gestión de estos menús.

### Movilidad peatonal y espacios públicos

Madrid habilitó 29 calles peatonales para el fin de semana del 9 de mayo, cifra que se elevó a 36 una semana después con el puente de San Isidro<sup>18</sup>. La respuesta ciudadana fue inmediata, y miles de peatones y bicicletas llenaron los nuevos espacios tras dos meses confinados. Sin embargo, según avanzaban las fases de desescalada y se volvían a abrir los grandes parques, el Ayuntamiento consideró que dichos espacios no eran tan necesarios y fue reduciendo su número.

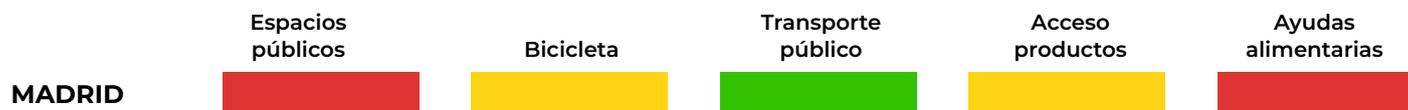


Tabla 2. Madrid: Evaluación de las medidas de movilidad y alimentación implantadas y mantenidas tras una año de pandemia.

### El urbanismo táctico para redibujar una ciudad sostenible

Actualmente, solo siete calles mantienen las peatonalizaciones de fin de semana<sup>19</sup>, y eso que cuatro de ellas ya eran peatonales antes de la pandemia. Y espacios que llevaban años limitados a los coches en domingos, como la calle Fuencarral, han suspendido su peatonalización en varias ocasiones con diferentes excusas<sup>20</sup>. Por tanto, poco o nada queda en Madrid de aquel ambicioso programa de calles peatonales para los fines de semana.

#### Movilidad ciclista

En un primer momento el consistorio madrileño rechazó habilitar carriles bici temporales como estaban haciendo otras ciudades<sup>21</sup>. Las peatonalizaciones antes mencionadas y, sobre todo, el bajo nivel de tráfico animaron a muchas personas a circular en bici por la calzada llegando a ver imágenes de avenidas llenas de bicicletas como nunca antes. Pero según se iba recuperando la actividad, los coches volvieron a acaparar el espacio y varias asociaciones reclamaron habilitar vías ciclistas de manera urgente.

En el marco de los Acuerdos de la Villa se consiguió arrancar un compromiso para “crear carriles bici provisionales seguros en diferentes vías y barrios de la ciudad, seleccionados entre los previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista y buscando la coherencia y continuidad del conjunto de la red, con la vocación de convertirlos en definitivos”<sup>22</sup>. Sin embargo, las pocas actuaciones ejecutadas no cumplen estos criterios. Se pintaron seis carriles que apenas sumaban 12 kilómetros, desconectados entre sí y casi todos sin separación física ni restando espacio al automóvil.

Un año después, todos esos carriles siguen desprotegidos y pintados de amarillo, mientras en lugares como la calle Delicias son invadidos por las motos y la doble fila. Lejos de consolidar y mejorar estos carriles, el Ayuntamiento ha optado por crear “carriles moto” en otros puntos de la ciudad y anunciar la ejecución del Carril Bici Castellana, cuyo primer tramo no abrirá hasta finales de 2022<sup>23</sup>.

#### Transporte público

La falta de ambición en materia ciclista contrasta con el gran número de nuevos carriles bus implantados durante la desescalada. Hasta 45 kilómetros de nuevos carriles bus se pintaron en amarillo durante mayo y junio. Unos carriles que en noviembre se consolidaron definitivamente, lo que supuso ampliar un 30% la red existente de vías exclusivas para el bus urbano.<sup>24</sup>

Los nuevos carriles incluyen desde micro-actuaciones en puntos específicos a grandes tramos en la periferia, si bien algunos colectivos vecinales han criticado que se hayan pintado en barrios sin problemas de tráfico y, por tanto, no resultan tan necesarios como en otros puntos más congestionados. También se ha señalado la ausencia de separadores físicos, los cuales incluso están siendo eliminados allí donde ya estaban instalados, alentando la indisciplina de quienes aparcan su coche sobre el carril bus.

La ampliación de carriles bus realizada por el Ayuntamiento contrasta con la inacción en la red de Metro (competencia de la Comunidad y fuera de este análisis) que sigue sin reforzar el servicio por falta de personal y material móvil. En este periodo se han limitado a instalar dispensadores de gel en algunas estaciones y a cerrarlas cuando se supera el aforo, lo que generó bastante malestar según se recupera la demanda.

### Acceso a productos sostenibles de cercanía

A pesar de que durante la pandemia hubo un cierre generalizado de mercados en la ciudad, los 45 mercados municipales continuaron abiertos para poder realizar compras de forma presencial, aunque también por teléfono o a través de las plataformas online de los propios comerciantes. Con el objetivo de visibilizar la apertura de los mercados municipales el Ayuntamiento creó una campaña específica de difusión: 'Mercados de Madrid abiertos por y para ti'<sup>25</sup>. Sin embargo, como se vio en todo el país debido a las medidas implementadas por el Gobierno central, muchos de los mercados no sedentarios de proximidad (una de las principales fuentes de ingresos de los productores agroecológicos) se vieron obligados a cerrar temporalmente.

Como en el resto de ciudades, los huertos urbanos también cesaron su actividad temporalmente, aunque la retomaron posteriormente. De hecho, la Red Municipal de Huertos Urbanos lanzó una iniciativa para donar sus cosechas a colectivos vulnerables. Participaron 21 huertos, tres municipales y dieciocho comunitarios y los alimentos se distribuyeron a través del área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, junto con los servicios sociales de las Juntas de distrito de la capital<sup>26</sup>.

Por otra parte, el Ayuntamiento desde la plataforma Decide Madrid creó una iniciativa denominada Compartimos Barrio para visibilizar comercios y servicios esenciales operativos en cada distrito mediante un mapa<sup>27</sup>. Sin embargo, no se destaca en ningún momento alternativas sostenibles frente a la distribución de productos convencionales o desde grandes superficies frente al pequeño comercio.

### Ayudas alimentarias

El cierre de colegios decretado por la Comunidad dejó a más de 11.000 menores de familias con Renta Mínima de Inserción en una situación de desamparo al suspender el servicio de comedor escolar. Para paliar esta situación durante el estado de alarma por coronavirus se habilitó un plan para abastecer con menús de las empresas Telepizza, Rodilla y Viena Capellanes, incumpliendo los criterios de su propia consejería<sup>28</sup> y a pesar de ser ciudad firmante del Pacto de Milán<sup>29</sup>.

### El urbanismo táctico para redibujar una ciudad sostenible

Este plan ha sido puesto en duda por cooperativas agroecológicas, asociaciones de vecinos y colectivos barriales. La Federación de asociaciones de Padres Giner de los Ríos llegó a cursar una demanda por la vía administrativa, así como una queja al Defensor del Pueblo<sup>30</sup>. El Ministerio de Derechos Sociales exigió a la Comunidad informar sobre la calidad calórica y nutricional de esas comidas ya que la medida pretendía alargarse hasta final de curso. Finalmente la Comunidad tuvo que dar marcha atrás y desde el 18 de mayo las empresas responsables de los comedores escolares recuperaron la gestión de estos menús<sup>31</sup>. Por otra parte, el Ayuntamiento, a través del Área de Familias, Igualdad y Bienestar Social, también ofreció un servicio de alimentación a domicilio para 500 menores vulnerables de 0 a 3 años de familias vulnerables<sup>32</sup>.

#### 4.4. SEVILLA

Sevilla fue otra ciudad que apostó por peatonalizar calles en días festivos para aliviar la presión de las aceras y, aunque la medida no tuvo continuidad, sí se escogieron algunos tramos cuya peatonalización definitiva está en estudio. Con respecto a las medidas alimentarias, los servicios públicos se vieron desbordados por las necesidades de la población y fueron las redes de apoyo mutuo de la ciudad las que se pusieron en marcha para hacer frente a la demanda social. Los mercados de abastos permanecieron abiertos para entrega a domicilio aunque los mercados no sedentarios no abrieron hasta Junio. Además, los huertos urbanos tuvieron un acceso muy limitado aunque se proporcionaron contenidos y herramientas online para fomentar los huertos y la agroecología.

#### Movilidad peatonal y espacios públicos

Para garantizar espacios seguros durante la desescalada, se habilitaron algunas calles peatonales para el primer fin de semana de la desescalada. Una semana después el número se amplió a 11 tramos en diferentes puntos concurridos de la ciudad, tanto en el centro histórico como en barrios de la periferia<sup>33</sup>. Aunque estos cortes de tráfico no han perdurado en el tiempo, se están planteando cambios en varias de estas calles a favor de más espacio para las personas que caminan.

Así, lugares como la avenida de la Cruz Roja, la calle Betis, la calle Águilas o en José María de Pereda, se están estudiando o están en proceso de estudio la ejecución de proyectos para su peatonalización permanente.

En otros lugares, como en un tramo de la calle Resolana, el Ayuntamiento ha acometido obras para afianzar el espacio ganado al peatón, eliminando un carril de la calzada y desplazando el carril bici. De esta forma se hace permanente una medida instaurada para garantizar el espacio entre peatones y, sobre todo, se consolida el espacio ganado al coche<sup>34</sup>.

Otra de las medidas puestas en marcha tras el confinamiento, y que fue ejemplo para otras ciudades, fue la modificación de los tiempos de cruce en los semáforos para evitar la aglomeración de peatones, aprovechando también el descenso en los niveles de tráfico

## Acceso a productos sostenibles de cercanía

Los mercados municipales de Sevilla permanecieron abiertos durante el confinamiento para hacer reparto a domicilio, entre los que se encontraron una minoría de productos agroecológicos. El Ayuntamiento hizo un listado con todos los puestos disponibles para poder hacer la compra en los mercados de los diferentes barrios de la ciudad<sup>35</sup>. De forma paralela, se creó un directorio web a través de una plataforma por iniciativa ciudadana llamado “El Mercado de Sevilla” que con su lema #YoComproEnMiBarrio conectaron a la población con pequeños comercios de barrio y mercados de abastos con entrega a domicilio gratuita. Hasta ahora el directorio web ha recibido casi 300.000 visitas<sup>36</sup>. Por otra parte, el Ayuntamiento de Sevilla no permitió la reapertura de mercados no sedentarios hasta el 15 de Junio<sup>37</sup>.

Los huertos urbanos permanecieron cerrados durante un mes antes de que el consistorio trazase un plan para su mantenimiento. El plan consistió en la apertura de los huertos solo durante dos días consecutivos a la semana, dos horas cada día, lo que pareció insuficiente a los usuarios para mantenerlos, que empezaron incluso una petición de firmas<sup>38</sup>.

En contraposición, el Ayuntamiento de Sevilla con motivo de la alerta sanitaria preparó un plan especial para fomentarlos, a través de contenidos digitales y actividades telemáticas<sup>39</sup>. Un ejemplo es el canal de youtube que se abrió para publicar tutoriales sobre agroecología, cocina y alimentación saludable entre otras<sup>40</sup>. Además, en junio se realizaron los campamentos de verano de huertos escolares en los que participaron 220 menores<sup>41</sup>, y en Octubre de 2020 puso en marcha la 5ª edición del Programa de Dinamización de los Huertos Urbanos en el que participaron centros educativos de diferentes distritos de la ciudad<sup>42</sup>.

## Ayudas alimentarias

Durante la pandemia, los servicios sociales del Ayuntamiento de Sevilla se vieron totalmente colapsados. Una red de servicios sociales ya exigua debido a los recortes de la crisis de 2008, tenía que hacer frente a una parada en seco de la actividad económica. Así pues, el mismo día que se decretó el estado de alarma, ciudadanía auto-organizada de Sevilla creó una red de apoyo mutuo llamada RAMUCA (Red de Apoyo Mutuo Casco Antiguo)<sup>43</sup> para afrontar aquellas situaciones de vulnerabilidad social que los servicios sociales del Ayuntamiento no pudieron abordar en una primera instancia<sup>44</sup>.

	Espacios públicos	Bicicleta	Transporte público	Acceso productos	Ayudas alimentarias
<b>SEVILLA</b>	■	■	■	■	■

Tabla 3. Sevilla: Evaluación de las medidas de movilidad y alimentación implantadas y mantenidas tras una año de pandemia.

### El urbanismo táctico para redibujar una ciudad sostenible

El Ayuntamiento por su parte implementó una serie de medidas para afrontar la crisis sanitaria entre las que se incluyeron tres relativas a alimentación. Por una parte, mantenía el programa extraordinario de garantía alimentaria para productos de primera necesidad, destinado a 1.200 hogares vulnerables, asegurando el derecho a la alimentación de los menores y a 700 personas sin hogar. También constituyó la Mesa de Emergencia Alimentaria para dar cobertura a miles de familias vulnerables por falta de ingresos. Sin embargo, los productos agroecológicos no fueron destacados o promovidos frente al resto de productos y al encontrarse desbordados los servicios sociales, la mayoría de medidas se canalizaron a través de Cruz Roja<sup>45</sup>.

#### 4.5. VALENCIA

Valencia no llevó a cabo medidas temporales durante la desescalada, pero sí aprovechó las circunstancias especiales para acelerar importantes proyectos en materia de movilidad y espacio público. Entre ellos destaca la peatonalización de la Plaça de l'Ajuntament, uno de los mayores ejemplos de urbanismo táctico realizados en 2020. En materia alimentaria, los colectivos agroecológicos de la ciudad han tenido que estar empujando para tener mercados de venta no sedentaria, para lograr que el Ayuntamiento se comprometiera a abrir cuatro nuevos mercados agroecológicos, e incluso para poder ir al huerto durante el confinamiento. Aunque lentamente, el consistorio ha ido respondiendo positivamente.

#### Movilidad peatonal y espacios públicos

Cuando la gente de València pudo salir a la calle tras el confinamiento, descubrieron que en su principal plaza había dejado atrás los coches para devolver sus 12.000 metros cuadrados a las personas. La peatonalización de la Plaça del Ajuntament, prevista para después de unas Fallas que nunca se celebraron, acompañada de otras intervenciones como la Plaça de Sant Agustí han permitido crear nuevos espacios de esparcimiento dentro del proyecto 'València, ciudad de plazas', que busca recuperar lugares emblemáticos con la idea de crear grandes ejes peatonales<sup>46</sup>.

#### Movilidad ciclista

En València no se habilitaron vías ciclistas provisionales pues, como sucede en Barcelona o Sevilla, su red ciclista es extensa. Sí se aprovechó este periodo para enlazar tramos antes inconexos y dar así continuidad a la red ciclista. Estas conexiones fueron puestas en servicio inmediatamente tras el confinamiento.

#### Transporte público

El descenso del tráfico se aprovechó para dotar de un segundo carril bus a la calle Colón, coincidiendo con la reordenación de líneas en el centro.<sup>47</sup> Greenpeace valora positivamente que en pocos años esta arteria comercial ha pasado de tener cuatro carriles para coches a tan solo uno, mientras que la bicicleta y el transporte público gozan de más prioridad en la ciudad y se ha reducido el ruido y la contaminación en el entorno.

## Acceso a productos sostenibles de cercanía

De forma similar a otras ciudades, los mercados de venta no sedentaria fueron cerrados por la Comunitat Valenciana el 17 de marzo pese a que no hubiese una prohibición expresa desde el Gobierno central. Los pequeños productores de Valencia vieron cómo podían ir a sus campos para trabajar la tierra y recolectar, pero no podían vender sus productos porque se habían quedado sin compradores o sin canales de venta directa. Además, tampoco podían recibir compensaciones por cese de actividad puesto que seguían trabajando.

Desde colectivos agroecológicos como Per L'horta se manifestó que las personas productoras eran una pieza importante del puzzle para garantizar el suministro de alimentos durante la crisis sanitaria. Por lo tanto, se exigió la reapertura de los mercados agrícolas de proximidad: ferias, mercados municipales y de abastos, de carácter diario o semanal, con el mismo tratamiento que los super e hipermercados<sup>48</sup>. Desde la Unió de L'auradors también se hicieron dichas reclamaciones debido a las numerosas pérdidas que estaban sufriendo las personas productoras al no contar con su canal de venta. La Unió estimó las pérdidas de los productores de hortalizas en unos 10 millones de euros<sup>49</sup>. Finalmente los mercados de venta no sedentaria de productos exclusivamente alimentarios reabrieron el 30 de abril siguiendo las normas sanitarias establecidas<sup>50</sup>.

Gracias al trabajo de colectivos agroalimentarios de la ciudad, en 2021 el consistorio finalmente aprobó el proceso de apertura de cuatro nuevos mercados agroecológicos en la ciudad de Valencia que se habían prometido en 2020, y que se implementarían en 2021, ampliando el acceso a productos sostenibles y de cercanía en la ciudad<sup>51</sup>.

Para facilitar información sobre productores, puntos de venta, etc. la Plataforma per la Sobirania Alimentària dels Pobles del País Valencià recogió iniciativas de consumo responsable, de producción, mercados campesinos, obradores compartidos y recursos y organizaciones en un mapa<sup>52</sup>, facilitando así el acceso a productos agroecológicos y la creación de canales de venta alternativos desde su propia entidad<sup>53</sup>.

En materia de huertos urbanos, a estos también se prohibió el acceso para el autoconsumo. De hecho, La Generalitat Valenciana fue el último lugar donde la Delegación del Gobierno permitió el acceso a las huertas particulares durante el confinamiento, tras las peticiones masivas de los grupos agrarios<sup>54</sup>.

	Espacios públicos	Bicicleta	Transporte público	Acceso productos	Ayudas alimentarias
<b>VALENCIA</b>					

Tabla 4. Valencia: Evaluación de las medidas de movilidad y alimentación implantadas y mantenidas tras una año de pandemia.

### El urbanismo táctico para redibujar una ciudad sostenible

#### Ayudas alimentarias

En junio de 2020, y tras cuatro meses de pandemia, el Ayuntamiento de Valencia aprobó una serie de ayudas económicas por valor de 829.290 euros para apoyar a los mercadillos que no habían podido montar sus puestos y a puestos de mercados municipales. Estas se sumaban a otras subvenciones por valor de 1.240.743 euros para rescatar el comercio de Valencia, para gastos relativos a esta actividad comercial<sup>55</sup>. En total, algo más de 2 millones de euros que se destinaron al comercio local, sin destacar sobre el resto de productos aquellos de origen agroecológico.

Por otra parte, en febrero de 2021, y tras un nuevo parón en el funcionamiento de los mercados no sedentarios, el alcalde se comprometió a ayudarles mediante las ayudas proporcionadas por el 'Plan Resistir'. El propio alcalde puso de manifiesto que estos mercados al aire libre podrían ser de las primeras actividades en retomarse cuando se iniciase una nueva desescalada<sup>56</sup>.

Respecto a las ayudas para la sociedad Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia aprobó en marzo 844 ayudas de urgencia por un importe de 340.222 euros para cubrir necesidades básicas de la población más vulnerable<sup>57</sup>. Paralelamente también se repartieron desde el consistorio más de 600 packs de comida diarios para personas sin techo y de asentamientos chabolistas. También se puso en marcha el servicio de reparto domiciliario de comida para 484 hogares que no podían procurarsela, que vio un aumento en su demanda.

Por último, las 1600 familias con hijos que disponían de beca de comedor municipal también recibieron ayudas: 200 euros mensuales para garantizar su nutrición durante la crisis sanitaria.

#### 4.6. VIGO

La ciudad de Vigo fue una de las ciudades que más protagonismo tuvo durante la desescalada. No en vano fue la que más peatonalizaciones temporales instauró en dicho periodo, superando incluso a ciudades de mayor tamaño como Madrid o Barcelona. Sin embargo, la experiencia no se ha consolidado y por eso se buscan nuevas fórmulas.

En materia de alimentación, aunque los siete mercados municipales permanecieron abiertos durante el confinamiento, los mercados no sedentarios al aire libre se cerraron hasta junio y el acceso a huertos urbanos de autoconsumo no se retomó hasta finales de Abril excepto que estuviesen a menos de 500 metros del domicilio.

#### Movilidad peatonal y espacios públicos

Coincidiendo con el final del confinamiento el Concello de Vigo peatonalizó hasta 78 vías, que se cerraron al tráfico los domingos y festivos del mes de mayo de 2020, 43 de las cuales se extendieron también a los días laborables. No obstante, pocas semanas después el número de calles fue descendiendo progresivamente.

Desde el Concello se indicó que las peatonalizaciones causaron algunos problemas, como coches que ignoraban las vallas con la incapacidad de controlar tantos puntos por parte de la policía, por lo que las peatonalizaciones disminuyeron durante el verano. Para Greenpeace, la experiencia con las peatonalizaciones temporales en Vigo (al igual que en otras ciudades) pone de relevancia la necesidad de buscar soluciones estructurales y permanentes para el espacio peatonal, si bien los cambios de uso temporal pueden ser interesantes para cubrir ciertas necesidades. Tal es el caso de las fiestas de Navidad, cuando algo más de 10 calles fueron peatonalizadas de nuevo para favorecer la afluencia de peatones.

Actualmente solo quedan dos (O Castro y A Guía) si bien se trata de accesos a parques y miradores de la ciudad. También se está trabajando en peatonalizar de forma permanente la Plaza de Compostela, actualmente en obras y que goza de prioridad peatonal desde junio de 2020.

## Movilidad ciclista

Las peatonalizaciones temporales no se acompañaron de medidas específicas para la movilidad ciclista, si bien muchos ciudadanos aprovecharon las calles sin coches para ir en bicicleta a velocidad moderada. El desconfinamiento coincidió con la apertura de varios tramos del carril bici permanente entre Samil y Teis, todavía pendiente de terminar y que cruzará Vigo de norte a sur.<sup>58</sup> Este carril bici deberá completarse con otros tramos pendientes de definir en un Plan Director de la Bicicleta, documento imprescindible para crear una red conectada y segura. También la Autoridad Portuaria de Vigo (titular de una gran parte del suelo urbano de la ciudad) ha comenzado las obras para el segundo carril bici de la ciudad en Beiramar, de 3 kilómetros, con la previsión de ampliarlo hasta Bouzas y completar un recorrido de siete kilómetros.

## Acceso a productos sostenibles de cercanía

Vigo mantuvo abiertos durante el estado de alarma los siete mercados municipales de los que consta la ciudad, y el ayuntamiento se encargó de su desinfección y control de accesos. Los mercados municipales han sido incluso escenario de cribados poblacionales para detectar casos de covid-19 durante la pandemia<sup>59</sup>. Respecto al acceso a huertos urbanos, solo se permitió el desplazamiento a huertos de autoconsumo si estaban a menos de 500 m del domicilio, lo que impidió que muchas personas los continuasen trabajando hasta finales de Abril que se permitió el acceso.



Tabla 5. Vigo: Evaluación de las medidas de movilidad y alimentación implantadas y mantenidas tras una año de pandemia.

### Actuaciones reseñables en otras ciudades

Los mercadillos semanales no sedentarios, incluidos los puestos de alimentación, también se cerraron como en otras muchas ciudades, poniendo en jaque a pequeños productores de la zona ya que no reabrieron hasta junio de 2020<sup>60</sup>.

#### Ayudas alimentarias

El Concello incrementó sus ayudas para alimentación para menores y familias vulnerables en 2020. Las becas de comedor se incrementaron hasta las 1887 becas suponiendo un gasto de 100.000 euros mensuales para garantizar la adecuada nutrición de los menores, y las ayudas de emergencia ascendieron a 3.700 suponiendo un gasto de 350.000 euros<sup>61</sup>.

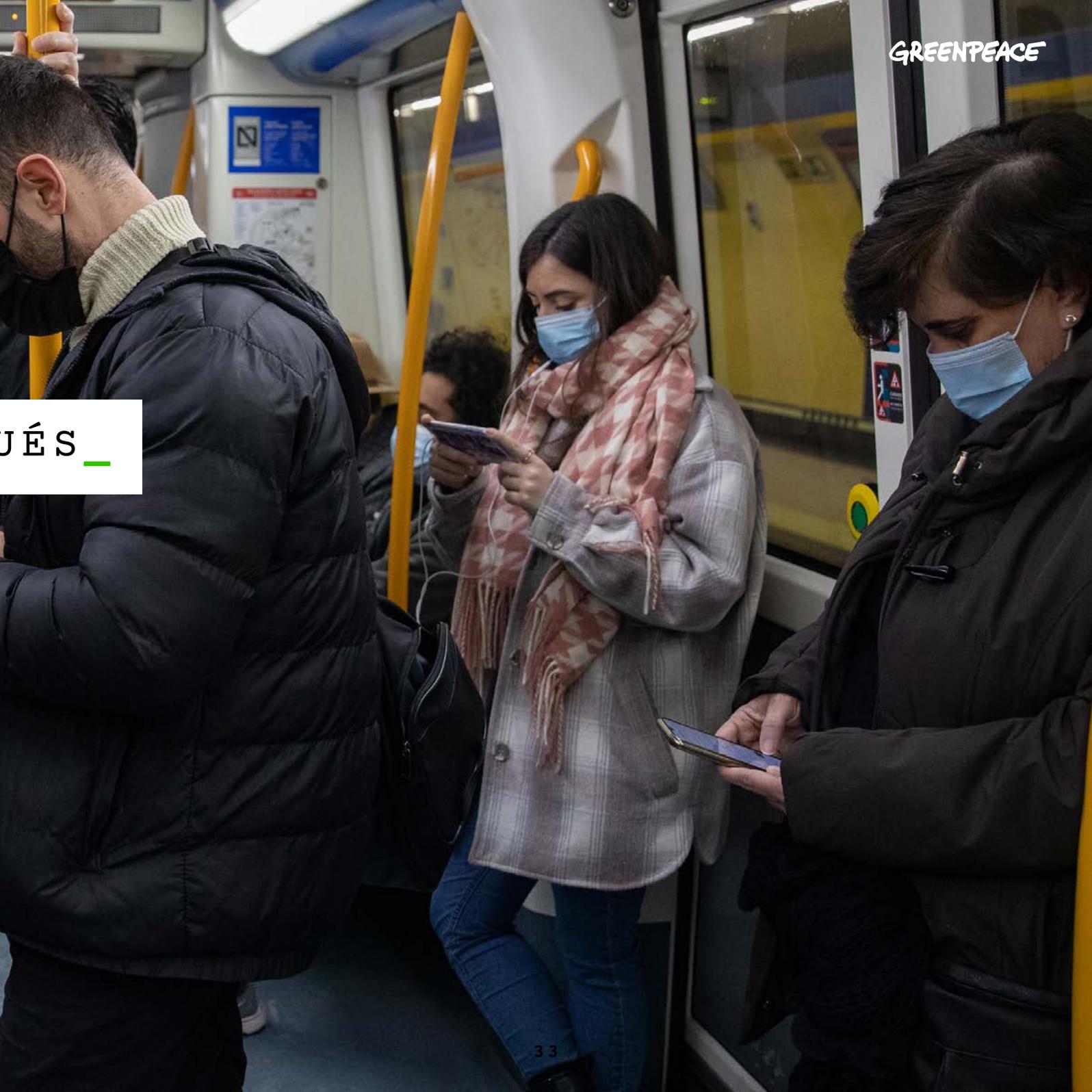




# CIUDADES EN PANDEMIA, UN AÑO DESPUÉS

Actuaciones reseñables en otras ciudades

JÉS \_



## Actuaciones reseñables en otras ciudades

### 5. ACTUACIONES RESEÑABLES EN OTRAS CIUDADES

El alcance de las medidas excepcionales durante la desescalada en la primavera de 2020 supera con creces las cinco ciudades analizadas. Por ello, en este apartado citamos algunas de las iniciativas más destacables en otras ciudades, teniendo en cuenta que la práctica totalidad de las capitales de provincia llevaron a cabo medidas de espacio público y que afectaban a la alimentación de la población. También fueron numerosos los municipios medianos que apostaron por mejorar sus espacios públicos o en tiempo récord, en ocasiones demostrando más ambición que ciudades con mayor presupuesto y recursos.

#### Movilidad

Son **especialmente destacables** las urbes que aprovecharon el momento coyuntural para ejecutar medidas valientes, con vocación de permanencia y que abarcaran todas las formas sostenibles de moverse: peatón, bicicleta/VMP y transporte colectivo. Casos como **Logroño** donde se avanzó en la recuperación de espacios públicos con “medidas provisionales, progresivas, reversibles y rápidas de ejecutar” pero que están transformando varios barrios de una ciudad anteriormente dominada por el coche. También es muy reseñable el impulso de **Valladolid** a la movilidad sostenible, con cinco ejes de actuación que incluían nuevas peatonalizaciones, más carril bus y mejoras en la infraestructura ciclista.

En ambos casos los resultados han sido positivos desde el mismo momento que comenzaron a implantarse. Pero no son las únicas: también **Cáceres, A Coruña, Gijón, Girona o Las Palmas de Gran Canaria** han visto importantes cambios en sus calles y plazas durante el último año. La variedad de ciudades con resultados positivos, tanto por tamaño como por ubicación geográfica, es una muestra de hasta qué punto las tendencias en espacio público resultan “contagiables” de unas urbes a otras.

En el **lado negativo**, también hay ciudades que han aprovechado esta tendencia internacional para vender una gestión “verde” pero sin apenas efectos reales. Un ejemplo de esta práctica nociva lo encontramos en **Granada**, cuyo ayuntamiento dibujó 75 kilómetros de carril bici+bus amarillos de forma provisional tras el confinamiento. Pero en lugar de consolidar esta medida, se han transformado en carriles preferentes para el bus-taxi-bici-patinete pero donde los coches también pueden circular, aunque se pide que no lo hagan de forma “voluntaria”. A pesar de la poca ambición de una medida que no resta espacio al coche, el propio alcalde no ha dudado en llamarlos “carriles verdes”.

Una situación similar ha sucedido en **Málaga**, donde las vías reservadas para bicicleta han sido transformadas en “ciclocarriles” para no tener que restar espacio al coche. En este caso la reciente presión de diferentes colectivos de la ciudad está llevando al Ayuntamiento malagueño a replantearse este tipo de figura vial.

## Alimentación

El estado de alarma desató el dramático cierre de mercados no sedentarios en todo el país. Estos mercados semanales pueden suponer hasta más de la mitad del salario de pequeñas personas productoras<sup>62</sup>, por lo que su cierre generó pérdidas económicas severas en este sector, que precisamente en estos momentos podía abastecer a las ciudades de alimentos sostenibles. Para poder reabrirlos, 600 colectivos exigieron la revisión de este cierre al Ministerio de Consumo, tras la petición sin frutos de 150 colectivos al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que dió una respuesta “poco clara y evasiva” y redirigía a los colectivos al Ministerio de Sanidad.

En esta aparente lucha a contracorriente de los pequeños productores y colectivos agroecológicos, destacan varias ciudades que fomentaron estos sistemas sostenibles. Los gobiernos autonómicos de **Baleares y Canarias** apostaron desde el primer momento por mantener abiertos los mercados de proximidad al aire libre, permitiendo que sus ciudades mantuvieran el 90% de los mercados abiertos en el caso de Baleares<sup>63</sup>. Por otro lado, y ante el cierre del Ecomercado de la ciudad, el Ayuntamiento de **Valladolid** contribuyó en el envío de las cestas a domicilio sufriendo parte de los costes<sup>64</sup>. El Ayuntamiento de Valladolid es reseñable puesto que además puso en marcha los huertos ecológicos y urbanos para personas mayores y desempleados, fomentando el autoconsumo<sup>65</sup>. Por otra parte, Valladolid también ofreció ayudas valoradas en medio millón de euros para la compra de alimentos frescos de comercio local para familias vulnerables<sup>66</sup>.

Sin embargo, los ejemplos más negativos los encontramos en otras ciudades como **Granada** se seguían negando a abrir los Ecomercados sin proporcionar alternativas o ayudas mientras otras ciudades ya los habían reabierto<sup>67</sup>. En Galicia, el descontento y la preocupación por la prohibición de los mercados locales en ciudades, y localidades como Carballo Carballo, Sada, Teo o Betanzos, fue tal que La Unión de Campesinos de Galicia (SLG) y la Federación Rural de Galicia (FRUGA) pidieron la dimisión del Delegado del Gobierno en la comunidad. Este descontento se basaba también en que ciudades como **Barcelona, Palma, Vitoria o Pamplona** ya habían reabierto los mercados con las medidas de seguridad suficientes, mientras que la administración Gallega seguía oponiéndose<sup>68</sup>.

El Ayuntamiento de **Santa Cruz de Tenerife** también fomentó los productos locales sostenibles alcanzando un acuerdo con la empresa pública Gestión del Medio Rural para adquirir y distribuir 4000 cestas de alimentos frescos locales a personas vulnerables<sup>69</sup>. En contraposición al ejemplo de Madrid y sus contratos con Telepizza, El Ayuntamiento de **Palma**, por ejemplo, ha seguido dando servicio a 241 familias de Palma a través del proyecto 'Escudella', proporcionando menús saludables y de proximidad para los menores de la ciudad<sup>70</sup>.

**GREEN**  
**#RES**

# CIUDADES EN PANDEMIA, UN AÑO DESPUÉS

Conclusiones

**PEACE**  
**START**

GREENPEACE

JÉS

GI.FA. MATERASSI - LETTI - TAGLIO GOMMA - LETTI CONTENITORI  
RIVESTIMENTI NAUTICA - CAMPER - TAPPEZZERIA - TENDE da INTERNO

GI.FA. MATERASSI - LETTI - TAGLIO GOMMA  
TAPPEZZERIA - TENDE da INTERNO

ZANZARIFERE

POWER

www.PROINFISS  
PORTE · FINEST



## Conclusiones

### 6. CONCLUSIONES

El 28 de mayo de 2020, Greenpeace publicaba el informe *Las ciudades en un mundo post-covid*<sup>71</sup> en el que ponía de manifiesto, en el contexto de la actual pandemia, las oportunidades que surgían de transformar las ciudades para las personas, y las medidas en materia de alimentación, movilidad, energía, consumo, espacio verde, y aspectos culturales, sociales y de cuidados que se necesitaban implementar.

Sin embargo, este año de pandemia ha sido **un año de oportunidades perdidas** ya que la transformación de las ciudades en España no ha sido suficientemente relevante. Aunque hay **ejemplos más positivos** de transformaciones que van sucediendo tímidamente y sin mucho acompañamiento de otras ciudades, como el de Valencia en espacio público; **también hay ejemplos negativos y de pasos atrás** -como el caso de Madrid o Vigo en espacio público o de Madrid con respecto a los menús para familias vulnerables- que no permitirán que consigamos llegar a las ciudades del futuro que necesitamos para afrontar la emergencia climática y la pérdida de biodiversidad desde la resiliencia.

En este año de pandemia si los movimientos, asociaciones y entidades agroecológicas no hubiesen presionado en sus ciudades para abrir los mercados, poder acceder a huertos o tener menús sostenibles, la mayoría de entes locales no hubiesen tomado medidas excepto en casos muy concretos, cuando en un momento de emergencia la falta de alimentos sobrevolaba las ciudades. Incluso ciudades como Valencia o Barcelona que son ejemplos internacionales en alimentación sostenible podrían haberse comportado como tales, aprovechando mucho más esta oportunidad para seguir cambiando sus sistemas alimentarios.

Una medida sencilla y común ha sido facilitar la información de los mercados y comercios locales que permanecían abiertos, en muchos casos realizada por la propia sociedad y no por los consistorios. En la mayoría de los casos no se han fomentado las alternativas sostenibles frente al resto, que ya de por sí quedaban sepultadas bajo la avalancha de personas que acudían a los supermercados por ser la alternativa percibida como más fácil.

	Espacios públicos	Bicicleta	Transporte público	Acceso productos	Ayudas alimentarias
BARCELONA	Verde	Verde	Verde	Amarillo	Amarillo
MADRID	Rojo	Amarillo	Verde	Amarillo	Rojo
SEVILLA	Amarillo	Gris	Gris	Amarillo	Amarillo
VALENCIA	Verde	Gris	Verde	Amarillo	Amarillo
VIGO	Rojo	Gris	Gris	Amarillo	Amarillo

Tabla 6. Evaluación de las medidas de movilidad y alimentación implantadas y mantenidas tras una año de pandemia, tabla resumen.

La falta de capacidad de las ciudades para autoabastecerse quedó más clara que nunca. Si queremos vivir en ciudades sostenibles, habitables y resilientes, los entes locales deben impulsar la agricultura urbana y periurbana, local, sostenible, ecológica y de temporada y establecer canales para la distribución de sus productos, fomentándolos por encima de los convencionales. Es decir, apostar por los pequeños productores sostenibles en lugar de a las grandes superficies e hipermercados para alimentar a la población, y para abastecer la compra pública de los ayuntamientos.

Los ayuntamientos deben poner el foco en apostar, elevar y fomentar el trabajo de las personas productoras de cercanía, en lugar de permitir que sus canales de venta desaparezcan y tengan que encontrar alternativas por su cuenta en una situación de crisis mundial. Como complemento, se debería también apostar por el autoconsumo, ampliando la red de huertos urbanos utilizando espacios públicos en desuso o transformándolos para fomentar la producción local de alimentos desde la propia ciudadanía. Por último, también debería crearse y distribuirse una cesta básica de alimentos ecológicos, locales y de temporada a familias vulnerables, incluyendo también la sostenibilidad en los menús escolares.

En materia de **espacios públicos**, la experiencia tras un año de pandemia nos deja varios aprendizajes.

Por un lado, la gran mayoría de ciudades demostraron tener capacidad de ejecutar medidas flexibles en poco tiempo, resaltando el valor de las entidades locales a la hora de afrontar los problemas en el entorno más próximo. Sin embargo, casi ninguna medida de carácter recreativo, como las peatonalizaciones en festivales, perdura un año después. Han sido comunes los problemas de costes recurrentes (policía, vallas) y las dudas de quienes caminan sobre cómo usar las calzadas cuando no hay coches.

Por otro lado, las medidas de urbanismo táctico como la ampliación de aceras mediante bolardos o pintura han resultado muy efectivas. La gran mayoría se consolidarán mediante obra, una vez realizados los ajustes y modificaciones que permite una primera implantación temporal. Las ciudades que más han avanzado son aquellas que ya habían expresado su intención de mejorar la movilidad sostenible y han aprovechado este periodo para acelerar y adelantar proyectos pendientes. En cambio, las ciudades que estaban más rezagadas han dejado pasar esta oportunidad y solo apostaron por medidas de fácil reversión, como los cierres en festivales o la ampliación de terrazas de bares.

### Conclusiones

**Los pasos que se han dado son mínimos en comparación con otras ciudades del mundo,** donde se ha aprovechado esta oportunidad para realizar transformaciones con valentía situándolas a la vanguardia de la sostenibilidad y la lucha contra la emergencia climática. Entre las medidas internacionales a implementadas durante este año de pandemia destacan los 650 km de carriles bici que ha creado París y los 76 km de Bogotá. Lisboa también ha creado más carriles bici, ampliándolos casi 55 km más y aumentando en 7.800 las plazas de estacionamiento de bicicletas. Montreal fomentó el autoconsumo de alimentos ayudando a la población a cultivar su propia comida y creando huertos urbanos en los jardines botánicos en los que plantaron una hectárea de productos que donaron al banco de alimentos. Victoria, también en Canadá, transformó a las personas que cuidaban los parques en agricultores para la ciudad, y Líbano generó huertos urbanos con los que alimentaron a 400 familias. Es evidente que las ciudades son muy capaces de generar cambios rápidos que benefician a la ciudadanía y al medio ambiente.

El sistema alimentario presente en las ciudades actualmente no garantiza alimentos de cercanía y sostenibles para toda la población y seguirá sin hacerlo si los gobiernos locales y autonómicos no avanzan en sus políticas de compra pública, y no apuestan por los pequeños productores sostenibles frente al resto. Apostar por los alimentos sostenibles de proximidad para ofrecer ayudas a las personas vulnerables en lugar de otros productos, extender los huertos urbanos, modificar los pliegos de compra pública para que incluyan criterios de sostenibilidad y ampliar los puntos de venta para estos productos es el camino a seguir. De hecho, en las ciudades hay demanda de este tipo de productos, puesto que los pedidos a iniciativas agroecológicas han crecido un 50% desde el confinamiento<sup>72</sup>.

Otro de los aprendizajes de las medidas puestas en marcha, en especial las relativas a espacio público, lo encontramos en la capacidad de aceptación de las personas a unos cambios que normalmente se perciben como impopulares. A pesar de las habituales protestas cuando se resta un carril al automóvil, las medidas temporales instauradas han gozado de un sentir mayoritario de aprobación una vez se comprueban sus efectos positivos.

La experiencia vivida, la emergencia climática y la pérdida de biodiversidad, debería animar a los ayuntamientos a ser más ambiciosos con medidas de implantación rápida como el ensanchamiento de aceras, la creación de espacios estanciales en entornos sensibles (como en las escuelas), la programación de los semáforos en favor de quienes caminan o la liberación de obstáculos en las aceras (mesas, motos, publicidad...). Unas medidas extrapolables a la movilidad ciclista, a través de carriles bici provisionales y permanentes y la creación de estacionamientos seguros. Y no debemos olvidar el papel de las entidades locales en el transporte público urbano, cuyo funcionamiento puede optimizarse a través de más carriles bus, unos trayectos competitivos y una adecuada financiación por parte de la administración, a la espera de los criterios que fije la Ley de Movilidad actualmente en redacción.

Se necesitan alcaldes y alcaldesas que gobiernen con valentía, que pongan a su población en el centro y aumenten la sostenibilidad en materia de movilidad, energía, alimentación, espacio verde y consumo para tener ciudades sostenibles medioambientalmente, socialmente y económicamente. Al mismo tiempo, los movimientos urbanos, entidades o colectivos son esenciales para poner el foco en los aspectos más acuciantes y urgentes por resolver en las ciudades, como se está viendo durante la pandemia.

## ¿Cómo han evolucionado las ciudades tras un año de pandemia?

### Notas

1. United Nations (2019) 11. Sustainable cities and communities. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable. <https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/goal-11/>
2. Greenpeace (2020). La pérdida de bosques y el deterioro ambiental están aumentando el riesgo de transmisión de enfermedades. <https://bit.ly/3hc23jG>
3. European Investment Bank Group (2020). Climate Action in Cities: Overview 2020. [https://www.eib.org/attachments/thematic/climate\\_action\\_in\\_cities\\_overview\\_2020\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/thematic/climate_action_in_cities_overview_2020_en.pdf)
4. World Meteorological Organization (2021) State of the Global Climate 2020. <https://storymaps.arcgis.com/stories/6942683c7ed54e51b433bbc0c50fbdea>
5. FESBAL (2021, 19 Abril) Arranca la 2da edición de la campaña "Ningún Hogar Sin Alimentos". Federación Española de Bancos de Alimentos. <https://bit.ly/3f24Adx>
6. Ajuntament de Barcelona (2020, 4 Mayo). Primeras actuaciones para una nueva movilidad más segura y sostenible. Info Barcelona. [https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/primeras-actuaciones-para-una-nueva-movilidad-mas-segura-y-sostenible\\_944895.html](https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/primeras-actuaciones-para-una-nueva-movilidad-mas-segura-y-sostenible_944895.html)
7. Agencias (2020, 10 Diciembre) La fiscalía archiva la investigación contra els blocs de formigó en calçada de Barcelona. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20201210/6110420/fiscalia-archiva-investigacio-els-blocs-formigo-calcada-barcelona.html>
8. Ajuntament de Barcelona (2020) Obrim Carrers: Donde no pasan coches, pasan muchas cosas. <https://www.barcelona.cat/obrimcarrers/es>
9. Blanchar, C. (2020, 2 Julio) Barcelona cede espacio a bicis y autobuses en la calle de Aragón y la Diagonal a costa del coche. El País. <https://elpais.com/espana/catalunya/2020-07-02/barcelona-tendra-carril-bici-en-la-calle-de-arago.html>
10. Ajuntament de Barcelona (2020) Economía social y solidaria. Alimentación sostenible y de proximidad. <https://ajuntament.barcelona.cat/economia-social-solidaria/es/alimentaci%C3%B3n-sostenible-y-de-proximidad#submenu>
11. Sancho, J. (2020, 17 Mayo) Barcelona levanta la prohibición a los mercados de alimentos al aire libre. La Vanguardia. <https://bit.ly/3xYT3nW>
12. L'Arresta Cooperativa, Arran de Terra, L'Ortiga Agricultura Ecològica, L'Arada Creativitat Social y Ramaderes de Catalunya (2020) Cal mantenir l'horta d'autoconsum! <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScn67iuPLuWXLcSUplzDSjqjOLLgS7Q9datPgg1wRFUJYmTRw/viewform>
13. Bosch, R.M. (2020, 5 Mayo) Ir al huerto durante el confinamiento ya no está prohibido. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/vida/20200405/48326939191/huertos-autoconsumo-confinamiento-coronavirus-sobirania-alimentaria.html>
14. Nadeu, F. (2021, 19 Febrero) Barcelona cuadruplica las ayudas en alimentación a causa de la crisis del covid. El Periódico. <https://bit.ly/3et7MzL>
15. Gencat (2020) Ayuda a los productores agroalimentarios para paliar las pérdidas causadas por la COVID-19. <https://web.gencat.cat/es/detalls/article/mesura-ajut-productors-banc-aliments>
16. Gencat (2020, 24 Noviembre) Los pequeños productores han 'donado' 700 toneladas de alimentos frescos al Banco de los Alimentos. <https://web.gencat.cat/es/actualitat/detal/Els-petits-productors-han-donat-700-tones-daliments-frescos-al-Banc-dels-Aliments>
17. Rodríguez-Pina, G. (2019, 2 Julio) El Ayuntamiento elimina el espacio peatonal de Galileo. El País. [https://elpais.com/ccaa/2019/07/02/madrid/1562054732\\_169049.html](https://elpais.com/ccaa/2019/07/02/madrid/1562054732_169049.html)
18. Nius diario (2020, 15 Mayo) Madrid amplía a 36 las calles peatonales este fin de semana. Nius. [https://www.niusdiario.es/sociedad/madrid-amplia-36-calles-peatonales-fin-semana-mas-metros-castellana\\_18\\_2947095072.html](https://www.niusdiario.es/sociedad/madrid-amplia-36-calles-peatonales-fin-semana-mas-metros-castellana_18_2947095072.html)
19. Ayuntamiento de Madrid (2020) Cortes temporales de tráfico los fines de semana y festivos. <https://bit.ly/3bg8EGh>
20. Casado, D. (2020, 10 Octubre) Los domingos peatonales de Fuencarral, una tradición de 36 años que suspendió Almeida. elDiario.es. <https://bit.ly/3w8syLp>
21. Domingo, M.R. (2020, 30 Abril) Almeida descarta las vías ciclistas provisionales que propuso Ribera. ABC Madrid. [https://www.abc.es/espana/madrid/abci-fases-desescalada-almeida-rechaza-vias-ciclistas-provisionales-propuso-ribera-y-apuesta-hacer-carriles-bici-proyectados-202004300038\\_noticia.html](https://www.abc.es/espana/madrid/abci-fases-desescalada-almeida-rechaza-vias-ciclistas-provisionales-propuso-ribera-y-apuesta-hacer-carriles-bici-proyectados-202004300038_noticia.html)
22. Pérez Mendoza, S. (2020, 26 Junio) Almeida cede y abrirá carriles bici provisionales en julio tras la negociación con la oposición. elDiario.es. [https://www.eldiario.es/madrid/almeida-carriles-provisionales-negociacion-oposicion\\_1\\_6053362.html](https://www.eldiario.es/madrid/almeida-carriles-provisionales-negociacion-oposicion_1_6053362.html)

23. De Vega, L. (2021, 26 Abril) El paseo de la Castellana acogerá el carril bici sin reducir el espacio para coches. El País. <https://elpais.com/espana/madrid/2021-04-26/el-paseo-de-la-castellana-acogera-el-carril-bici-sin-reducir-el-espacio-para-coches.html>
24. EMT Madrid (2020, 27 Mayo) Madrid contará con 45 kilómetros adicionales de carriles bus. <https://www.emtmadrid.es/Noticias/Madrid-contara-con-45-kilometros-adicionales-de-ca.aspx>
25. Ayuntamiento de Madrid (2020) Mercados de Madrid. Abiertos por y para ti. Mercados municipales que atienden a la ciudadanía. <https://bit.ly/3xWqlnP>
26. Ayuntamiento de Madrid (2020, 24 Abril) Los huertos urbanos comunitarios de Madrid donan sus cosechas a colectivos vulnerables. Diario de Madrid. <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/los-huertos-urbanos-comunitarios-de-madrid-donan-sus-cosechas-a-colectivos-vulnerables/>
27. Decide Madrid (2020) Compartimos Barrio - Ecosistema de proximidad. <https://decide.madrid.es/legislation/processes/117/proposals?map=true&search=Arganzuela&type=others#filter-subnav>
28. Cúneo, M. (2020, 30 Abril) Díaz Ayuso incumple las recomendaciones de su Consejería de Sanidad para evitar una "epidemia de obesidad infantil" en las familias más pobres. El Salto. <https://bit.ly/2PZA1nc>
29. (2015) Pacto de política alimentaria urbana de Milán <http://www.foodpolicymilano.org/wp-content/uploads/2015/10/Milan-Urban-Food-Policy-Pact-SPA.pdf>
30. Ferrero, B (2020, 20 Abril) El caso de los menús de Telepizza y Rodilla llega al Defensor del Pueblo. El País. <https://bit.ly/2RvPLUJ>
31. Medialdea, S. (2020, 7 Mayo) El Gobierno regional pondrá el 18 de mayo en marcha alternativas para los menús escolares de Telepizza. ABC. <https://bit.ly/3f1OPfn>
32. Ayuntamiento de Madrid (2020) El Ayuntamiento ofrecerá un servicio de comida saludable a domicilio para 500 niños de escuelas infantiles de cero a tres años. <https://bit.ly/3h1raAu>
33. Ayuntamiento de Sevilla (2020) Plan de ampliación de espacios peatonales. Ayuntamiento de Sevilla. <https://www.sevilla.org/actualidad/coronavirus-covid19/coronavirus-covid-19/anterior/novedades-desescalada/movilidad/plan-de-ampliacion-de-espacios-peatonales>
34. Ayuntamiento de Sevilla (2020, 26 Agosto) El Ayuntamiento culmina la ampliación del espacio peatonal en Resolana y el traslado del carril bici a la calzada como primera fase de la estrategia de transformación de la Ronda Histórica. <https://bit.ly/3hc2TwY>
35. Ayuntamiento de Sevilla (2020) Compra en tu mercado. <https://www.sevilla.org/actualidad/coronavirus-covid19/coronavirus-covid-19/compra-en-tu-mercado>
36. El Mercado de Sevilla, 2020. ¿Quiénes somos? <https://elmercadodesevilla.com/quienes-somos>
37. Ayuntamiento de Sevilla (2020) Mercadillos y venta ambulante. <https://bit.ly/3ficUGu>
38. Ybarra Bores, P. (2020, 14 Mayo) El Ayuntamiento de Sevilla permitirá el acceso a los huertos urbanos dos horas a la semana. ABCdeSevilla. <https://bit.ly/33Ba0qD>
39. Ayuntamiento de Sevilla (2020, 21 Marzo) El Ayuntamiento impulsa plataformas y contenidos online sobre medio ambiente y agroecología desde los Huertos Urbanos de Sevilla. <https://bit.ly/3tFv2z5>
40. Huertos Urbanos Sevilla. <https://www.youtube.com/channel/UCLVB8v3Fhmbk2XLGjwIVSCw>
41. Ayuntamiento de Sevilla (2020, 4 Septiembre) Arrancan los Campamentos de Veranos de los Huertos Escolares que impulsa el Ayuntamiento de Sevilla con la participación de 220 menores. <https://bit.ly/3tGvjBJ>
42. Ayuntamiento de Sevilla (2020, 24 Octubre) El Ayuntamiento impulsa la quinta edición del Programa de Dinamización de Huertos Urbanos, que llega al centro cívico Hogar San Fernando con la participación de colectivos en riesgo de exclusión social y entidades. <https://bit.ly/3frGvOf>
43. Ramuca (2020) Redes de Apoyo Mútuo de Sevilla. <https://ramuca.net/>
44. Ramuca (2020) "Medidas de urgencia para una red de seguridad social en Sevilla durante la Covid-19". Red de Apoyo Mútuo de los barrios Centro y Macarena. [https://drive.google.com/file/d/12fjEdISHN\\_Ya4wOzGptzzX3ZRsojH14/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/12fjEdISHN_Ya4wOzGptzzX3ZRsojH14/view?usp=sharing)
45. Barba, E. (2020, 30 Mayo) Las veinte medidas de Sevilla para superar la crisis del Covid-19. ABCdeSevilla. <https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-desescalada-sevilla-veinte-medidas-sevilla-para-superar-tesis-covid-19-202005300816-noticia.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F>
46. València Extra (2020, 26 Junio) El Ayuntamiento amplía la zona peatonal de la plaza de Sant Agustí. València Extra. <https://valenciaextra.com/es/ayuntamiento-amplia-zona-peatonal-plaza-sant-agusti/>

## ¿Cómo han evolucionado las ciudades tras un año de pandemia?

47. Nexobus (2020, 7 Mayo) Nuevo doble carril bus-taxi en la calle Colón de Valencia. Nexobus. <https://www.nexotrans.com/noticia/98205/nexobus/etm-valencia-realiza-trabajos-de-mejora-en-la-calle-colon.html>
48. Europapress (2020, 14 Marzo) Per l'Horta denuncia el cierre de mercados de proximidad en la Comunitat Valenciana por "desinformación". Europapress. <https://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-per-lhorta-denuncia-cierre-mercados-proximidad-comunitat-valenciana-desinformacion-20200314133555.html>
49. La Vanguardia (2020, 8 Mayo) La Unió reclama que se permitan mercados no sedentarios con unos requisitos. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/vida/20200408/48389667439/la-unio-reclama-que-se-permitan-mercados-no-sedentarios-con-unos-requisitos.html>
50. García, A. (2020, 25 Mayo). El Consell autoriza la venta de alimentos en mercados ambulantes desde el 30 de abril. Levante. <https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2020/04/25/consell-autoriza-venta-alimentos-mercados-11506149.html>
51. Greenpeace (2021, 5 Febrero) Tras el empuje de los movimientos sociales, el Ayuntamiento de Valencia avanza en la apertura de cuatro nuevos mercados agroecológicos. <https://es.greenpeace.org/es/sala-de-prensa/comunicados/tras-el-empuje-de-los-movimientos-sociales-el-ayuntamiento-de-valencia-avanza-en-la-apertura-de-cuatro-nuevos-mercados-agroecologicos/>
52. Plataforma per la Sobirania Alimentària dels Pobles del País Valencià (2020) Mapeig Sobirania Alimentària. <https://sobiraniaalimentariapv.org/mapeig-sobirania-alimentaria/>
53. Plataforma per la Sobirania Alimentària dels Pobles del País Valencià (2020) Ajuda al confinament <https://sobiraniaalimentariapv.org/forums/forum/ajuda-al-confinament/>
54. Tena, A. (2020, 20 Abril) Supermercado sí, huerto no. El autoconsumo se reivindica durante la pandemia. Público. <https://www.publico.es/sociedad/soberania-alimentaria-coronavirus-supermercado-huerto-no-autoconsumo-reivindica-pandemia.html>
55. R. L. V. (2020, 19 Junio) Casi un millón de euros para los mercadillos y las paradas de mercados. Levante. <https://www.levante-emv.com/valencia/2020/06/19/millon-euros-mercadillos-paradas-mercados-11399599.html>
56. Europapress (2021, 16 Febrero) Ribó se compromete a ayudar a los mercados ambulantes para acceder "al máximo" a las ayudas del Plan Resistir. Europapress. <https://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-ribo-compromete-ayudar-mercados-ambulantes-acceder-maximo-ayudas-plan-resistir-20210216144041.html>
57. Bayona, E. (2020, 31 Marzo) La pandemia aflora el hambre: las peticiones de ayuda para comer crecen hasta un 50% en las grandes ciudades. Público. <https://www.publico.es/economia/vulnerables-coronavirus-pandemia-aflora-hambre-peticiones-ayuda-comer-crecen-50-grandes-ciudades.html>
58. El Faro de Vigo (2020, 9 Septiembre) Vigo estrena 3,5 km de carril bici entre Teis y el centro y ya prepara el enlace con Samil. El Faro de Vigo. <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2020/09/09/vigo-estrena-3-5-km-14770796.html>
59. Atlántico (2021, 5 Mayo) Comienzan las PCR gratuitas en los mercados de Vigo. Atlántico. <https://www.atlantico.net/articulo/vigo/comienzan-pcr-gratuitas-mercados-vigo/20210505105809836668.html>
60. Torres, M. (2020, 21 Junio) Vigo abandona el estado de alarma en el mercadillo de Bouzas. El Faro de Vigo. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/sociedad/2020/06/21/vigo- recibe-verano-playa-mercadillo/00031592727392319588104.htm>
61. La voz de Galicia (2020, 15 Abril) Vigo roza las 4.000 ayudas sociales de emergencias debido a la crisis del coronavirus. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2020/04/14/vigo-roza-4000-ayudas-sociales-emergencias-debido- crisis-coronavirus/00031586864564026962822.htm>

62. Sánchez Castillo, A. (2020, 11 Abril) El cierre de mercados de proximidad ahoga a pequeños productores: "El de los sábados supone el 60% de mis ingresos". Infolibre. [https://www.infolibre.es/noticias/economia/2020/04/15/el\\_cierre\\_algunos\\_mercados\\_proximidad\\_ahoga\\_pequenos\\_productores\\_los\\_sabados\\_supone\\_mis\\_ingresos\\_105756\\_1011.html](https://www.infolibre.es/noticias/economia/2020/04/15/el_cierre_algunos_mercados_proximidad_ahoga_pequenos_productores_los_sabados_supone_mis_ingresos_105756_1011.html)
63. Nortes (2020, 11 Abril) Baleares y Canarias apuestan por los mercados locales. Euskadi levanta restricciones. Nortes. <https://www.nortes.me/2020/04/11/baleares-y-canarias-apuestan-por-los-mercados-locales-euskadi-levanta-restricciones/>
64. Ortega, P. (2020, 12 Abril) El ecomercado sigue cuidándote, ¡quédate en casa y te lo llevamos recién recolectado! Alimenta Valladolid. <http://www.alimentavalladolid.info/el-ecomercado-sigue-cuidandote-quedate-en-casa-y-te-lo-llevamos-recien-recolectado/>
65. Ayuntamiento de Valladolid (2020, 1 Mayo) El Ayuntamiento pondrá en marcha el lunes los huertos ecológicos para personas mayores y los huertos urbanos para desempleados. <https://www.valladolid.es/es/actualidad/noticias/ayuntamiento-pondra-marcha-lunes-huertos-ecologicos-persona>
66. Postigo Vergel, J (2020, 11 Junio) Medio millón de euros para la compra de alimentos frescos para familias necesitadas en Valladolid. Tribuna Valladolid. <https://www.tribunavalladolid.com/noticias/medio-millon-de-euros-para-la-compra-de-alimentos-frescos-para-familias-necesitadas-en-valladolid/1591015256>
67. Galvez, V. (2020) Regreso de los ecomercados en Granada. Apoyo a l@s productor@s. Change.org. <https://bit.ly/3eLbPaM>
68. Sindicato Labrego Galego (2020, 7 Mayo) SLG e FRUGA piden a dimisión do delegado do Goberno en Galiza por prohibir os mercados de proximidade. Comissões Labregas. <http://www.sindicatolabrego.com/index.php?s=3&i=1650&fbclid=IwAR18u365OCnUK61Y7ZnMfsDoqa4RAuJaf-1deMG-99F4t8ixO6r6P5xtSFK>
69. Reverón, E. (2020, 9 Abril) Santa Cruz repartirá 4.000 cestas con productos frescos de las Islas. La opinión de Tenerife. <https://www.eldia.es/santa-cruz-de-tenerife/2020/04/09/santa-cruz-repartira-4-000-22425424.html>
70. Europa Press (2020, 14 Septiembre) El proyecto 'Escudella' proporciona menús saludables a más de 200 familias en Palma. Última hora. <https://www.ultimahora.es/noticias/palma/2020/07/14/1180751/proyecto-escudella-proporciona-menus-saludables-mas-200-familias-palma.html>
71. Greenpeace (2020) Las ciudades en un mundo post-covid. La vida urbana para luchar contra la emergencia climática y de biodiversidad. <https://es.greenpeace.org/es/sala-de-prensa/documentos/las-ciudades-en-un-mundo-post-covid/>
72. Llobera Serra, F. (2020, 27 Marzo) Los pequeños productores en tiempos del coronavirus. El País. [https://elpais.com/elpais/2020/03/26/alterconsumismo/1585212931\\_548782.html](https://elpais.com/elpais/2020/03/26/alterconsumismo/1585212931_548782.html)

Somos una organización ecologista y pacifista. No  
aceptamos donaciones de gobiernos, partidos políticos  
ni empresas porque somos independientes política y  
económicamente.

**GREENPEACE**

[www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es)