

París a dos ruedas: ¿a la cabeza de la carrera?

Article by Luis Nicolas Jachmann

May 5, 2022

Desde el primer confinamiento, París se ha convertido en la ciudad de prueba de un ambicioso proyecto de circulación en bicicleta con el despliegue de nuevas infraestructuras y la reasignación de sus rutas de transporte. No solo se trata de la única ciudad europea en la que han aparecido carriles bici emergentes casi de la noche a la mañana, sino que, en algunos casos, no se han mantenido durante mucho tiempo. Sin embargo, las posibilidades de que estos cambios se conviertan en una seña de identidad permanente de la ciudad se ven amenazadas por intereses encontrados que ponen en entredicho que la ciudad logre con éxito un cambio a largo plazo en los hábitos de transporte.

Hubo un tiempo en que el ciclismo se consideraba un deporte de aventura en París. Los ciclistas se abrían paso dibujando meandros entre los huecos de los coches, dejando tras de sí los malolientes tubos de escape mientras permanecían apiñados contra las angostas aceras hasta llegar al siguiente semáforo.

Leo, un chico de 23 años, había menospreciado desde hacía mucho tiempo la idea de usar la bicicleta en París. Este joven profesional vive en las afueras de la ciudad. Para su primer trabajo, viaja en bicicleta a diario por la capital francesa. Consigue hacer la ruta de 30 kilómetros en 45 minutos.

Durante muchos años, Leo solo utilizaba su bicicleta durante las vacaciones. A dos ruedas, recorrió desde París hasta Ámsterdam, llegando hasta el Atlántico. Desde hace un buen par de años, también ha renunciado por completo a coger el tren y el coche en París. En los primeros kilómetros de su ruta diaria, al sur de París, sigue siendo una de las pocas personas que va en bicicleta: «En la periferia de la ciudad, el carril bici deja de existir a lo largo de un buen tramo. La *coronapiste* empieza en los Jardines de Luxemburgo. Así es como llamamos al nuevo carril bici en París».

París está irreconocible. Aquellas personas que aún salen de casa para ir a trabajar en pleno confinamiento se cruzan estos días por doquier con trabajadores enfundados en sus trajes que van camino de sus empleos a dos ruedas. Las bicicletas de alquiler urbano, con su llamativo color verde, se entremezclan con las bicicletas de paseo plateadas.

Our latest edition - Moving Targets: Geopolitics in a Warming World - is out now.

It is available to read online & order straight to your door.

[READ & Order](#)

650 kilómetros de nuevos carriles bici

Tras el confinamiento, en el centro de la ciudad, 16 000 personas han usado bicicletas a diario recorriendo caminos de ida y vuelta. En un año, el número de bicicletas en París ha aumentado en dos terceras partes. Estos nuevos carriles bici solo están en funcionamiento desde marzo y abril. También recorren los principales ejes del metro. En muchos casos, simplemente se ha dibujado un carril bici en el asfalto. Desde mediados de agosto, toda la ciudad ha estado sujeta a la estricta obligación de llevar mascarilla en la calle. La única excepción son los ciclistas.

La alcaldesa de París, Anne Hidalgo, reelegida para un segundo mandato el pasado año, fomentó el uso de la bicicleta como medio de transporte para ir a trabajar o a la universidad tras el confinamiento. Anne Hidalgo encabeza una coalición formada por representantes del Partido Socialista y de otros partidos de izquierdas, en la que Los Verdes franceses (Europe Ecologie-Les Verts) también tienen representación con 24 concejales.

Ninguna otra ciudad de Europa está tan densamente poblada como París. En la hora punta, las personas que se desplazan para ir a trabajar abarrotan las amplias avenidas con sus coches durante varias horas al día. Ahora, los atascos de tráfico en los semáforos son aún más largos. Desde el inicio de la pandemia, Anne Hidalgo ha subdividido el espacio en muchas zonas, reasignando carriles bici a los ciclistas. En algunas calles, los coches han desaparecido por completo. Y la ciudad sigue invirtiendo: se han destinado 50 millones de euros para la creación de nuevos carriles bici.

En un año, el número de bicicletas en París ha aumentado en dos terceras partes.

Una reforma muy esperada

Los planes para crear nuevos carriles bici llevan mucho tiempo sobre la mesa. La implementación no ha salido adelante hasta ahora debido a la férrea oposición política. A Leo le entusiasman las llamadas *coronapistes*: «Durante el confinamiento, se completaron los carriles, y las ciclovías existentes se ampliaron para los ciclistas. La prefectura siempre había bloqueado esta idea con vehemencia, ya que en cada sección decide un alcalde distinto, lo que es una locura. De repente, los encargados de la toma de decisiones dieron luz verde a los carriles bici, incluso en zonas donde antes parecía imposible». Algunas secciones se crearon de la noche a la mañana: «Me quedé totalmente perplejo. En un par de horas, ya habían creado un amplio carril bici».

Gracias a las nuevas rutas, más personas se atreven a coger la bici ahora en París: «Hay muchas personas a las que les aterrorizaba el tráfico. Ahora, veo incluso a muchos niños con bicis, sin ni siquiera estar acompañados por sus padres. Eso es una novedad en toda regla. Para mí, esta es la mejor prueba de que las *coronapistes* son todo un éxito».

A Maximilian Gawlik, un planificador urbanístico que ha estado estudiando la movilidad en bicicleta, no le sorprende que los nuevos carriles bici hayan tenido tan buena acogida: «Hay muchos usuarios del transporte público que viajan ahora en bicicleta porque no quieren exponerse al riesgo de infectarse en autobuses y trenes. Por supuesto, uno no sabe qué ocurrirá con los carriles bici emergentes cuando todo esto acabe». Las perspectivas

son prometedoras. Anne Hidalgo ha ampliado el uso de los carriles bici hasta el próximo año y ya ha dado indicios de que las ciclovías podrían convertirse en una solución permanente en muchos sitios.

Dilemas a los que se enfrentan las políticas que fomentan el uso de la bicicleta

Los datos son claros: 50 kilómetros de carreteras parisinas cuentan ya con nuevos y amplios carriles bici. El *lobby* de la industria del automóvil en París ha criticado estos cambios tachándolos de innecesarios y ha argumentado que los atascos han aumentado drásticamente como resultado de la medida. François Vallin, el presidente de la asociación de motoristas *Rouler libre*, acusa a la ciudad de París de arbitrariedad: «Esta fue una decisión unilateral de la ciudad. No se nos ha consultado a las personas que nos desplazamos para ir a trabajar ni a los residentes locales».

El transporte local en París sigue utilizándose con mucha frecuencia pese a que muchas personas del centro de la ciudad se están pasando al uso de la bicicleta, lo que afecta a las personas que se desplazan para ir a trabajar y a los servicios de reparto de las afueras de París, que simplemente no pueden aparcar su coche en la periferia de la ciudad y deben utilizar el transporte público para acceder a la ciudad. Los nuevos carriles bici que ocupan el lugar de los coches podrían aumentar aún más las disparidades entre París y sus afueras. Actualmente, las desigualdades sociales y económicas dentro de la región metropolitana son más pronunciadas que en cualquier otro lugar de Francia.

Melody L Hoffmann ha realizado estudios sobre las desigualdades generadas a raíz de las políticas urbanas. En su artículo científico *Bike Lanes are white lanes*, la autora escribe: «[...] merece un debate sobre cómo la infraestructura para bicicletas puede reafirmar las desigualdades sociales debido a los sutiles impactos problemáticos que el uso de la bicicleta ha tenido en varias comunidades». Además, los estudios empíricos a largo plazo sugieren que solo ciertos grupos de población en áreas urbanas usan primordialmente la bicicleta: «La injusticia del transporte es también evidente en la infraestructura para bicicletas cuando analizamos quién utiliza carriles bici y ciclovías», afirma Melody L Hoffmann.

La autora advierte de que una política para fomentar el uso de la bicicleta podría aumentar las diferencias entre las áreas urbanas y suburbanas: «Con gobiernos que se centran en una infraestructura para bicicletas que agrada a una demografía ya privilegiada, muchos ciclistas marginalizados seguirán quedando al margen de forma inevitable. La popularidad del uso de la bicicleta puede tener un impacto en la construcción de atractivas rutas y carriles, pero también puede ser un indicativo de gentrificación».

En todas sus ideas verdes, los planificadores urbanísticos también deben prestar atención a las tensiones sociales. La mayoría de los trabajadores que acceden a París para abastecer las tiendas del centro de la ciudad o porque trabajan allí pertenecen a clases medias y bajas. Viven en las afueras de París porque no pueden permitirse pagar un alquiler en la metrópolis. Dependen del coche para desplazarse a diario. Para estas personas, el cambio al uso de la bicicleta no tiene ningún sentido en cuanto a tiempo se refiere, a diferencia de los jóvenes profesionales que viven en París y que solo deben pedalear unos pocos kilómetros entre su casa, el trabajo y los lugares de ocio.

Los nuevos carriles bici que ocupan el lugar de los coches podrían aumentar aún más las disparidades entre París y sus afueras.

Un giro de 180 grados en Berlín

En Berlín, han imperado las críticas a los carriles emergentes. A principios de septiembre de 2020, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo admitió a trámite un recurso urgente y detuvo un proyecto para fomentar el uso de la bicicleta. En su argumentación, habló de «serias dudas sobre la legalidad». Un duro golpe para Regine Günther, la senadora verde para el Medio Ambiente, el Transporte y la Protección del Clima en el gobierno estatal de Berlín. El 25 de marzo, Regine Günther se comprometió a construir un total de 14 carriles bici emergentes.

En Berlín, muchas personas se desplazan a diario: en torno a dos tercios de estos 320 000 trabajadores móviles hacen uso de su coche. Este es precisamente el grupo representado por la Asociación de Asociaciones Empresariales, un influyente *lobby* de Berlín-Brandeburgo. Su presidente, Sven Weickert, tiene su despacho en la última planta de un edificio de oficinas de Charlottenburg. Desde su ventana, observa una intersección que une Berlín Occidental con el gran barrio de Tiergarten. Los coches tienen aquí varios carriles a ambos lados. Sven Weickert aplaude estas avenidas: «Estos carriles bici no están justificados porque no se ha analizado la situación de riesgo. Ahora, la administración del Senado debe suplir el problema. Montar en bicicleta debe ser seguro en esta ciudad». Sven Weickert exige una política de transporte a largo plazo y defiende una amplia recogida de datos: «Hasta el momento, no existe ningún análisis de tráfico actualizado en Berlín: ¿cuántos ciclistas hay y en qué carreteras circulan? ¿Qué carreteras son puntos de peligro para los usuarios de la vía pública?».

Sven Weickert advierte que el tráfico comercial no se tuvo en cuenta cuando el Senado adoptó medidas políticas a corto plazo en primavera. La Ley de Movilidad, que es única en su forma en Alemania, estableció objetivos para circular en bicicleta, pero no se tomaron consideraciones sobre cómo garantizar al mismo tiempo la movilidad de los camiones de los proveedores de supermercados y operarios. «Si reestructuras el tráfico y redistribuyes la carretera, también debes tener en cuenta el tráfico comercial. La Ley de Movilidad es una ley destinada al uso de la bicicleta», argumenta. «Queremos extender la industria en la ciudad, haciendo que sea eficiente y con un bajo nivel de emisiones de carbono, pero también necesitamos repartos de entregas en coche en la ciudad». No obstante, Sven Weickert admite que algunos servicios también pueden funcionar a dos ruedas: «Para los servicios de asistencia y mensajería, podemos considerar el uso de bicicletas de carga y distancias de entrega más cortas». La situación ha pasado ahora a un nivel superior.

Una tendencia europea

En los primeros días de la pandemia, Berlín y París tomaron decisiones similares: «En Friedrichshain y Kreuzberg, también se crearon nuevas ciclovías en los principales ejes de transporte», afirma Maximilian Gawlik. Sin embargo, a diferencia de Berlín, ningún tribunal de París se adueñó de las rutas temporales a principios de septiembre.

Los nuevos carriles bici son también un rasgo distintivo permanente de otras ciudades europeas. En Budapest, la ciudad ya ha anunciado que los carriles bici emergentes de abril seguirán vigentes tras la finalización de la pandemia. En Roma, 150 kilómetros de nuevos carriles bici se están uniendo al *Plan de Movilidad Urbano*, que pretende convertir la capital italiana en una ciudad más sostenible. La Federación Europea de Ciclistas de Bruselas estima que se han construido 2300 kilómetros de nuevos carriles bici desde el comienzo de la pandemia, de los cuales la mitad aún sigue en uso.

Hacia un urbanismo táctico

La orilla derecha del Sena ha estado reservada para ciclistas en lugar de coches desde los últimos tres años, después de que Anne Hidalgo desterrara los vehículos de cuatro ruedas. Fue el primer golpe sobre la mesa de la nueva política de París para fomentar el uso de la bicicleta. Aunque la decisión tuvo que lidiar con una férrea oposición en sus inicios, actualmente las orillas del Sena son ampliamente celebradas como el primer paso de una gran transformación del centro de la ciudad. «Esto supuso un primer hito, una nueva zona libre de coches. Antes, solía haber carreteras aquí. En la actualidad, hay kilómetros de carril bici a lo largo del Sena», afirma Maximilian Gawlik.

Desechada en París durante mucho tiempo por considerarse una futura imagen utópica, la idea del urbanismo táctico ha sentado un precedente en algunas áreas de la ciudad normalmente pequeñas: calles libres de tráfico, la transformación de las autopistas en zonas de juego infantiles, jardines urbanos en la ciudad y amplias terrazas para restaurantes, cafeterías y bares en antiguos aparcamientos junto a aceras a menudo estrechas aportan a la capital parisina un nuevo toque inusual. Cuando finalice el segundo confinamiento, se reabrirán estas vías.

La mayoría de las iniciativas a nivel de distrito proceden de los propios parisinos: «Se trata de un movimiento que surge desde abajo. Respirar un mejor aire y tener mejores barrios son cosas que cuentan. En las ciudades estadounidenses, este movimiento ya es una realidad», afirma Maximilian Gawlik. Los domingos, algunas zonas, como el Marais, llevan ya varios años cerradas por completo al tráfico rodado. «Es un deseo político en París. La alcaldesa Anne Hidalgo está pisando el acelerador», afirma Maximilian Gawlik.

Leo ve con optimismo que los nuevos ejes para bicicletas se conviertan en la norma, al igual que los domingos sin coches: «Naturalmente, no todo continuará tal cual. Seguirá habiendo algunos cambios, pero los carriles bici no desaparecerán. París no puede vender nada más desde el punto de vista político. Y eso solo ya supone un gran paso para todos los ciclistas de esta ciudad cosmopolita».

Consenso frente a oportunismo

En definitiva, una rápida implementación de los carriles bici que revolucione el sistema de transporte sigue siendo un reto, ya que deben representarse todos los intereses. Y, sin un debate conjunto, puede producirse un problema de comunicación. Esto es lo que parece haber ocurrido en París. Hay partes que se sienten traicionadas. Las ideas de nuevos carriles bici en la ciudad llevan mucho tiempo materializándose en el plan de cinco años para fomentar el uso de la bicicleta. Sin embargo, esta transparencia hace que, a la luz de la rápida e impredecible implementación en primavera, sea necesario entablar nuevas

consultas. Estas conversaciones entre las partes son un prerrequisito para alcanzar un consenso respecto a cómo puede dividirse la carretera de forma justa y sostenible.

Ciertamente, habría ayudado una comunicación más prudente por parte de los defensores de los carriles bici temporales: si hubiese habido una mayor comunicación de que se trataba de una fase de prueba con un final claramente definido, los opositores se habrían sentido menos amenazados. Tras una fase de prueba, podrían haberse planeado nuevas consultas, y la fase de prueba podría haberse ampliado de obtener una respuesta positiva.

Se ha perdido la oportunidad de organizar una gran mesa redonda, presidida por la ciudad de París, donde todas las partes pudieran expresar sus preocupaciones y lograr decisiones consensuadas. Ahora, se trata principalmente de adaptar el tráfico comercial motorizado a las rutas en coche más estrechas, la nueva congestión urbana y los mayores plazos de entrega que traerán consigo inevitablemente los carriles bici, mientras que el tráfico comercial en la ciudad sigue siendo considerable. Y, aun así, ni siquiera nos hemos planteado la pregunta sobre el futuro del transporte público urbano: ¿cuánto espacio se asignará a los autobuses? En París, la solución sugiere que a los autobuses, junto con los taxis, se les asignen carriles exclusivos.

Las cosas pintan bien. En París, está en auge la cultura ciclista.

En camino para convertirse en una ciudad ciclista

En París, los planificadores urbanísticos admiten que, pese al progreso significativo, sigue habiendo problemas. Faltan aparcamientos para bicicletas, los carriles bici terminan a veces de forma abrupta y los atascos de tráfico siguen siendo un problema, especialmente en los puentes. «También debes asegurarte de que las principales vías de circulación sean adecuadas para los motoristas», afirma Maximilian Gawlik. «Pero, en general, las cosas pintan bien. En París, está en auge la cultura ciclista».

A pesar de los obstáculos, la búsqueda de la sostenibilidad sigue siendo el principal objetivo. París ha expresado su pretensión de convertirse en una ciudad pionera en Europa. En los últimos años, ha habido numerosos anuncios, pero no se ha implantado ninguna medida. Los planificadores urbanísticos miran de cerca el éxito de ciudades como Ámsterdam y Copenhague.

«Puede que dentro de cinco años contemples París y digas: “Esto es un ejemplo positivo de lo que es posible hacer en unos pocos años”», afirma Maximilian Gawlik. Los planificadores urbanísticos participarán próximamente en una clase magistral. El título promete: ¿Cuánto de Copenhague tiene París?

Luis Nicolás Jachmann es un periodista que escribe sobre migración, cambio climático y políticas de identidad. Su trabajo ha aparecido en varias publicaciones, la televisión y la radio en Francia y Alemania. Es licenciado en Sociología y Ciencias Políticas y tiene un máster en Política de Seguridad Internacional y Periodismo.



Luis Nicolas Jachmann studied Sociology and Political Science for his B.A. and International Security Politics and Journalism for his M.A. He is currently working as a journalist in France and Germany, for TV and radio. He writes for several publications on issues such as migration, climate change and identity politics.

Published May 5, 2022

Article in Spanish

Translation available in English

Published in the *Green European Journal*

Downloaded from <https://www.greeneuropeanjournal.eu/paris-a-dos-ruedas-a-la-cabeza-de-la-carrera/>

The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space. Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.