

Nota Unibici

Ciclovías pandémicas - la reacción de Berlín al confinamiento

La pandemia del COVID-19 puso a las ciudades en todo el mundo ante varios nuevos desafíos. Uno de ellos: ¿cómo nos movemos en la ciudad ante los nuevos reglamentos de distancia?

Las respuestas que han surgido a esta pregunta en las ciudades del mundo evidentemente son individuales según sus características pero una cosa llama la atención: en muchas hay un fuerte enfoque hacia el transporte en bicicleta y el método de las llamadas: „pop-up-bikelanes“. En otras palabras: la creación de ciclovías rápidamente instaladas por líneas y balizas.

Bogotá fue la primer ciudad que empezó a dedicar un carril de autos para las bicicletas. En poco tiempo, 100 km de nuevas ciclovías fueron instaladas de esa manera sencilla. ¹ A partir de ese punto, diariamente se sumaron más ciudades con planes parecidos.

Bruselas declaró la Velorución (velo en francés por bici) e instaló 40 km de ciclovías. Además declaró la velocidad máxima de 20km/h en toda la ciudad para todos los medios de transporte: buses, autos, tranvías, motos y bicicletas etc.²

Milano lanzo el proyecto "strade aperte" (calles abiertas), transformando más de 35 km hacia una distribución mas favorable para peatones y ciclistas. Asimismo la velocidad máxima fue bajada a 30 km/h en la metrópolis italiana, que se encontraba entre las ciudades más contaminadas de Europa antes de la pandemia. Sus niveles de contaminación del aire durante la pandemia bajaron entre 30 y 75% y las autoridades declaran que este índice no debe volver a subir.³

En los días siguientes, muchísimas ciudades del mundo -entre ellas Paris, Viena, Mexico, Sydney, Nueva York, Philadelphia, Budapest y - mas notablemente: Berlín, se posicionaron en esa misma línea de transformación

El senado de la capital alemana aprobó en el 2018 su “Ley de movilidad“ con la cual se comprometía a construir 100 km de ciclovías y 100.000 puestos de estacionamiento para bicis. Sin embargo, la conversión de este ambicioso plan no se realizó en el tiempo deseado por barreras burocráticas y falta de ingenieros en varias administraciones de la ciudad.

Pero las circunstancias cambiaron drásticamente con la llegada del Virus. De un día para el otro la circulación de autos bajó a un mínimo y los subtes, tranvías y buses, crónicamente repletos, andaban casi vacíos. Dado que Alemania nunca declaro un confinamiento total -aunque cerraban las escuelas, oficinas públicas y la mayoría de los comercios-, mucha gente tenía que salir a hacer compras, a trabajar o llegar a los parques. El resultado fueron veredas y ciclovías llenas, un escenario fatal cuando circula un virus extremadamente contagioso.

Ahí llego el momento en cuál milagrosamente desapareció la burocracia y el perfeccionismo en el desarrollo de ciclovías.

Felix Weisbrich, el administrador responsable del distrito Friedrichshain-Kreuzberg comenta: "no se precisa nada, solo una empresa que pinte líneas amarillas y que coloque las balizas - y la voluntad de la política y de la administración."⁴ En otra entrevista añadió que lo que antes se hizo en un promedio de tres años, ahora se hace en cuatro a seis días.⁵

¹ <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/13/pop-up-bike-lanes-help-with-coronavirus-social-distancing-in-germany>

² <https://www.tagesschau.de/ausland/bruessel-verkehrswende-101.html>

³ <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/21/milan-seeks-to-prevent-post-crisis-return-of-traffic-pollution>

⁴ <https://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehrswende-in-berlin-durch-corona-der-mann-hinter-den-pop-up-radwegen/25770062.html>

⁵ <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/in-berlin-tauchen-die-naechsten-provisorischen-radstreifen-auf-li.80829>

De esa manera se crearon 11 nuevas ciclovías a lo largo de las principales avenidas de la ciudad, reemplazando el carril derecho de la calle, antes usado por estacionamientos o transporte motorizado, por una “pop-up-bikelanes“. La senadora Regine Günther ya anunció que en los próximos días se van a ir sumando más.



Hasta ahora todas son llamadas “ciclovías temporarias" pero la administración ya señala que si estas ciclovías tienen un alto uso no se retirarán. A los 11 contadores automáticos de ciclistas que ya existían en la ciudad, el gobierno sumó 9, lo que hace un total de 20 puestos, ubicados en cruces centrales de la ciudad.

Estas medidas recibieron rápidamente críticas en el debate público. Aparecieron cuestionamientos sobre cuán efectivas eran estas acciones para mitigar la propagación del virus y qué sentido tenía desestimar el uso de los vehículos motorizados. Estas voces se escucharon fundamentalmente desde el lobby del automovilismo, un sector que es muy poderoso ya que Alemania es uno de los principales fabricantes de autos del mundo.

La primera razón es simple y lógica: para lograr los objetivos del distanciamiento social se necesita espacio entre las personas. Tal cual están planteadas hoy, las veredas no ofrecen el espacio suficiente para la circulación de las personas, ya están saturadas, y en muchos casos esta situación se agrava porque se suma la circulación de ciclistas por falta de ciclovías. Entonces crear espacio para que la gente se pueda mover de acuerdo a los reglamentos de distanciamiento solo se podía hacer de esa forma.

La segunda razón: la polución de aire. Varios estudios muestran que una baja calidad del aire agrava en muchos casos los síntomas del COVID-19. ⁶ El periódico francés “le monde”, publicó recientemente un estudio que estima que a raíz del confinamiento y de la baja sustancial de contaminación del aire, en Europa se evitaron 11.000 muertos en un mes.⁷

Los autos de combustible son el principal emisor de contaminación. En consecuencia el objetivo no es el de prohibir su uso, sino de estimular a que la gente se suba a la bici o camine. Dese el inicio de la cuarentena, el gobierno alemán exhortó a la población a salir solo o en grupos de hasta tres personas a los parques para tomar aire fresco o hacer deporte, una medida ampliamente cumplida por los alemanes, visible en varias imágenes que han circulado de los parques de Berlín repletos de gente durante los meses de marzo y abril.⁸



Pero obviamente hay que llegar a los parques preferentemente usando la bici o caminando. Así, las nuevas ciclovías se ganaron el apoyo de la gran mayoría de la población y también el gobierno nacional contribuyó con un ajuste en la ley de tránsito. Las multas por estacionar en ciclovías o por adelantar un ciclista con menos de 1,5 m de distancia, pasaron de costar 20 a 110 Euros.⁹

Hasta ahora la aprobación tanto del gobierno nacional como lo de la ciudad Berlín subió notablemente gracias, además de otros factores, a las nuevas „pop-up-bikelanes“.

Si bien las respuestas de cada ciudad son particulares, Montevideo podría adaptar algunas de esas tendencias para repensar su esquema de movilidad en este nuevo contexto.

Como vemos en todo el mundo, la crisis puede ser también una oportunidad para llevar adelante el desarrollo sostenible de la ciudad y todos sus habitantes.

⁶ <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/13/pop-up-bike-lanes-help-with-coronavirus-social-distancing-in-germany>

⁷ https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/29/en-reduisant-la-pollution-de-l-air-le-confinement-aurait-evite-11-000-deces-en-europe-en-un-mois_6038187_3244.html

⁸ <https://www.tagesspiegel.de/berlin/sonniges-fruehlingswetter-in-der-hauptstadt-berliner-halten-sich-auch-am-sonntag-ueberwiegend-an-die-regeln/25717038.html>

⁹ <https://www.tagesschau.de/inland/neue-verkehrsregeln-101.html>