

¿EL FIN DE LA AUTOPISTA DE CIRCUNVALACIÓN? NO TAN DEPRISA



Luis Alemany – El Mundo – 09 de junio de 2022

¿EL FIN DE LA AUTOPISTA DE CIRCUNVALACIÓN? NO TAN DEPRISA

París hará del Périphérique, su famosa circunvalación, un bulevar con el tráfico limitado a 50 km/h. ¿Creará así una ciudad más sana y amable? ¿O aumentará la desigualdad?

Los Peugeot 504 y los Citroën Pluriel, la entrada por Bercy y el Sena que se cruza pero no se ve, los hoteles Ibis, los F1 y los Mercure, los carteles que señalan Bordeaux Nantes Lyon Evry Orly Rungis, las salidas que se llaman porte, Porte d'Italie, Porte Maillot... Como decía Georges Perec, je me souviens, me acuerdo del Boulevard Périphérique.

El Boulevard Périphérique, la calle más fea y la más saturada de París, su primera circunvalación, dejará de ser una autopista antes de los Juegos de 2024. Después de tres años de estudios, el Ayuntamiento que dirige Anne Hidalgo ha iniciado el proceso para que le Périph, que hoy cuenta con cuatro carriles en cada dirección y soporta un tráfico de hasta 250.000 coches por hora, sea una calle

de 35 kilómetros de largo, con dos carriles por calzada, jardines en los laterales y en las medianas y un límite de velocidad de 50 kilómetros por hora.

Hace 15 años, una medida así habría parecido una locura. Hoy, cualquier lector puede intuir su sentido: desmantelar una autopista de circunvalación es la manera de desincentivar el tráfico. Si no hay asfalto, no habrá coches, esa es la lógica, y apenas hay que enumerar los beneficios esperados: medioambientales (una autopista saturada es una aterradora isla de calor), sanitarios (menos contaminación en el aire, vidas menos sedentarias), económicos (el transporte privado es ineficiente en términos de energía y uso del suelo) y cívicos (desde 1956, el Péripherique ha sido la frontera brutal entre el centro de París, cada vez más rico, y sus suburbios, a menudo empobrecidos y violentos).

Hay precedentes: en Estados Unidos se han desmantelado autopistas desde los años 70. En Europa, Helsinki y Oslo han eliminado las pistas que bloqueaban su frente marítimo. Y en Seúl hay 15 tramos de vías elevadas que se han convertido en parques. Incluso París ya ha aliviado de tráfico Champs Élysées, que no era una autopista pero en las horas punta lo parecía.

Entonces, no hay mucho más que debatir aquí, ¿verdad? París avanza en su plan de la ciudad de los 15 minutos y en su deseo de ser la capital con la mejor huella medioambiental de Europa. El bien se impone y el dióxido de carbono es derrotado...

O no tan deprisa. «¿A qué me suena lo de París? Me suena a que los fines son buenos, a que habrá un impacto positivo para la gente que viva junto al Péripherique, a que habrá un cambio visual que será para bien... Pero el problema de la movilidad es más complicado que poner semáforos a una autopista», responde el ingeniero [Iosu Ramírez](#), director de la consultora en movilidad [Leber](#).

«Imaginemos que París retira una autopista con un tráfico de 250.000 coches por hora y pone un bulevar que admite 80.000 coches por hora. ¿Qué es lo previsible? Pongamos que 100.000 de esos conductores que usan el Péripherique calculan sus rutas y descubren que les sigue compensando coger el bulevar, que, por tanto, estará saturado. Los otros 150.000 también harán su cálculo e irán a la segunda circunvalación de París».

«Las circunvalaciones sirven, sobre todo, para ir de suburbio a suburbio. De un PAU a un parque empresarial, por ejemplo, con aparcamiento garantizado en los dos sitios», sigue Ramírez. Dentro de la ciudad, el beneficio en tiempo de utilizar el coche privado frente al transporte colectivo es pequeño, la proporción es, según Ramírez, de 1,2 a 1 [un desplazamiento de 12 minutos en autobús lleva 10 minutos en coche]. Si nos vamos a los suburbios, esa proporción es de 2 a 1. Dos horas en vez de una. «No podemos esperar que las personas pierdan el tiempo así ni podemos culparlas por ello».

Ramírez es escéptico con el enfoque despótico ilustrado de París que implica que la Administración vaya por delante de los ciudadanos, que les enseñe cómo vivir mejor: «El problema de la movilidad es el problema del territorio. Durante los últimos 30 años, las ciudades se han expandido en extensiones absurdas. Ahora, pretendemos que esa gente a la que hemos llevado a vivir a 30 kilómetros de su trabajo, en desarrollos con baja densidad en los que el transporte público nunca funcionará bien, busque modos de movilidad alternativo. Para empezar, no me parece justo, me parece que es incumplir esa especie de pacto que le ofrecieron las administraciones con sus políticas de suelo. Y, segundo, no me parece muy realista. Lo estamos viendo con la gasolina cara: la gente sigue cogiendo el coche porque la variable que la condiciona no es el coste, sino el tiempo... El problema del territorio y de la movilidad es como el de la pasta de dientes. Una vez que la has sacado del tubo, es muy difícil

volver a meter la pasta dentro».

«En la Comunidad de Madrid, por ejemplo, la superficie urbana creció al doble de velocidad que la población en los últimos 24 años», cuenta el arquitecto Juan Alayo, consultor urbanístico. Y en España estamos bien comparados con otros países. El 13% de la población española vive en zonas que tienen una densidad de 250 personas por hectárea. En Francia, ese porcentaje es del 3,5%. En Italia, del 1% y en Alemania y Reino Unido, están por debajo. «Ni siquiera hemos calculado el coste de ese modo de vida. Portland, que está en el 1% de las ciudades más ricas del mundo, lo intentó hace años y llegó a la conclusión de que no puede mantener sus infraestructuras, que está hipotecada por sus viarios... Es como una familia que vive en una casa tan grande que no puede pagar sus reparaciones».

250 habitantes por hectárea, por tener una referencia, es, más o menos, la densidad del distrito de Abando, el Ensanche de Bilbao. El colmo de lo urbano. «Esa ya era la ciudad de los 15 minutos en la que muchos crecimos y que funcionaba muy bien... Yo no defiendo los desarrollos de unifamiliares adosados, pero una vez que los hemos hecho, ¿tenemos derecho a dejar a sus habitantes sin autopista?», continúa Alayo. ¿Le vamos a decir a toda esa gente que se fue a vivir a una urbanización en Alcalá de Guadaira que se las apañe con una bicicleta eléctrica y dos autobuses para ir a trabajar a Sevilla? En cualquier política urbanística hay ganadores y perdedores, «pero hay que tener en cuenta que hay un sesgo de clases sociales en políticas así. La baja densidad es una herramienta de segregación social terrible. Yo trabajo mucho en México y ahí es evidente que los pobres viven en barrios muy dispersos mientras que los ricos están en Polanco, que es su Barrio de Salamanca».

Vistos así, los habitantes de los suburbios pueden convertirse en unos nuevos chalecos amarillos del asfalto, hermanados a los agricultores franceses que tienen que producir comida a precios de derribo pero a los que se les culpa por usar diésel. «En cambio, los parisinos del centro ni siquiera se van a enterar de que cierra el Périphérique», dice Ramírez.

¿Nos olvidamos entonces en su nombre del anhelo de vivir en ciudades más eficientes, sostenibles y amables? «Hay una lógica fácil de entender que consiste en que si quitamos algo, un servicio como una autopista, tenemos que ofrecer otra cosa a cambio a los ciudadanos. Algo que puede ser una infraestructura de transporte público que sustituya a una circunvalación. Pero, primero, no es fácil acertar con ese servicio», explica el economista [Xabier Arruza](#), coordinador del laboratorio [Bilbao Urban & Cities Design](#). «Y además, hay hábitos culturales que son difíciles de cambiar».

En Barcelona, la arquitecta Marta Recasens, fundadora de Vadecity, una startup dedicada a la movilidad, da la medida del futuro previsible: «En el fondo, será el requerimiento de la sociedad el que lleve a tomar medidas drásticas. No es un horizonte tan remoto: la Agenda 2030 está más cerca de lo que pensamos y cada vez hay más gente que no puede tener coche. Ahora, con 19 años, es muy difícil pagar la gasolina, como pasaba antes, y si no tienes garaje en casa es difícil aparcar en muchos barrios... Si mi coche muriera mañana, yo no estoy segura de que fuese a comprar otro y eso le va pasar a más gente cada vez. Cuando ese cambio sea real, podremos pensar en infraestructuras».

«Hay otro factor que facilitará ese cambio: la tecnología y la investigación en datos», continúa Recasens. El clásico aparcamiento disuasorio a la entrada de las ciudades, con un buen trabajo de datos, puede ser un asistente que ayude a elegir entre un patinete, un taxi con o sin conductor, una bicicleta eléctrica... O un coche: a mí me encantan los coches: una opción puede ser conducir un descapotable en los días en lo que apetece soñar».

¿Cuál será la primera circunvalación española que deje de ser autopista? «Madrid trabaja muy bien en innovación, pero es una ciudad muy grande, con mucha presión. El cambio sólo llegará cuando lo demanden los ciudadanos», dice Recasens.

¿Otras respuestas? Iosu Ramírez cree que, puestos a tomar medidas drásticas, lo que de verdad funciona es poner peajes internos en las ciudades y, sobre todo, impedir el aparcamiento en la calle, también en los suburbios. Y Juan Alayo piensa en «un nuevo pacto social». «Si México no tuviese una movilidad tan mala y tanto coste de infraestructuras, su PIB crecería un 15%. ¿Por qué no va el Gobierno al Banco Mundial y pide que le financie una transformación urbana radical? Sé que suena a una locura, pero ojalá alguien hubiera dado un paso así cuando se empezó a hablar del cambio climático en los años 60».

Date

2026/02/18