

PROPUESTAS:

# Buenas ideas para hacer de Chile un país de bicicletas

Ciclistas furiosos y no tan furiosos se hacen notar en las calles de Santiago y regiones, y por supuesto en las redes sociales. Un ejemplo: en la última cicletada por los derechos de los ciclistas, que partió en Plaza Italia, participaron casi 9.000 bicicletas.

A pesar de lo anterior, aún estos usuarios son una minoría. Según explica Priscila López, docente de la Escuela de Diseño de la Universidad Mayor, si bien en los últimos tres años se ha producido un cambio interesante, en la capital sigue imperando un uso recreativo de la bicicleta. En 2011, solo 500 mil viajes diarios se hacían en bicicleta; lo que representa menos del 3% del total de viajes realizados en la capital.

¿Qué hacer para incentivar el uso de este medio no contaminante y que favorece la salud de las personas?

Jorge Hoehmann, director de la Escuela de Arquitectura de la U. Mayor, indica que la experiencia internacional muestra que gran parte del éxito del uso de la bicicleta radica en el grado de interconexión que exista entre las redes de ciclovías y la ciudad: "Tener interacción con el transporte público, unión entre las ciclovías de las distintas comunas y que se cuente con espacios seguros de estacionamiento, es fundamental. No basta con construir kilómetros de vías exclusivas."

LABOR COLECTIVA

La coordinación con los sistemas de transporte colectivo es clave, dice el arquitecto. "En una ciudad como Santiago, donde las personas deben recorrer grandes extensiones, se debe imponer el concepto de viaje combinado".

A su vez, indica, el acceso a este medio de transporte también influye. "Un punto crucial en este sentido es la implementación de servicios de bicicletas públicas. Un buen aporte en este ámbito, es el plan piloto que ha desarrollado Providencia, que permite a las

personas acercarse por este medio a puntos estratégicos de la comuna y al Metro", comenta Hoehmann. "La limitación que tiene este proyecto es que solo se puede usar en ese municipio. Sería muy interesante que se pudieran crear redes intercomunales."

VISIÓN INTEGRAL

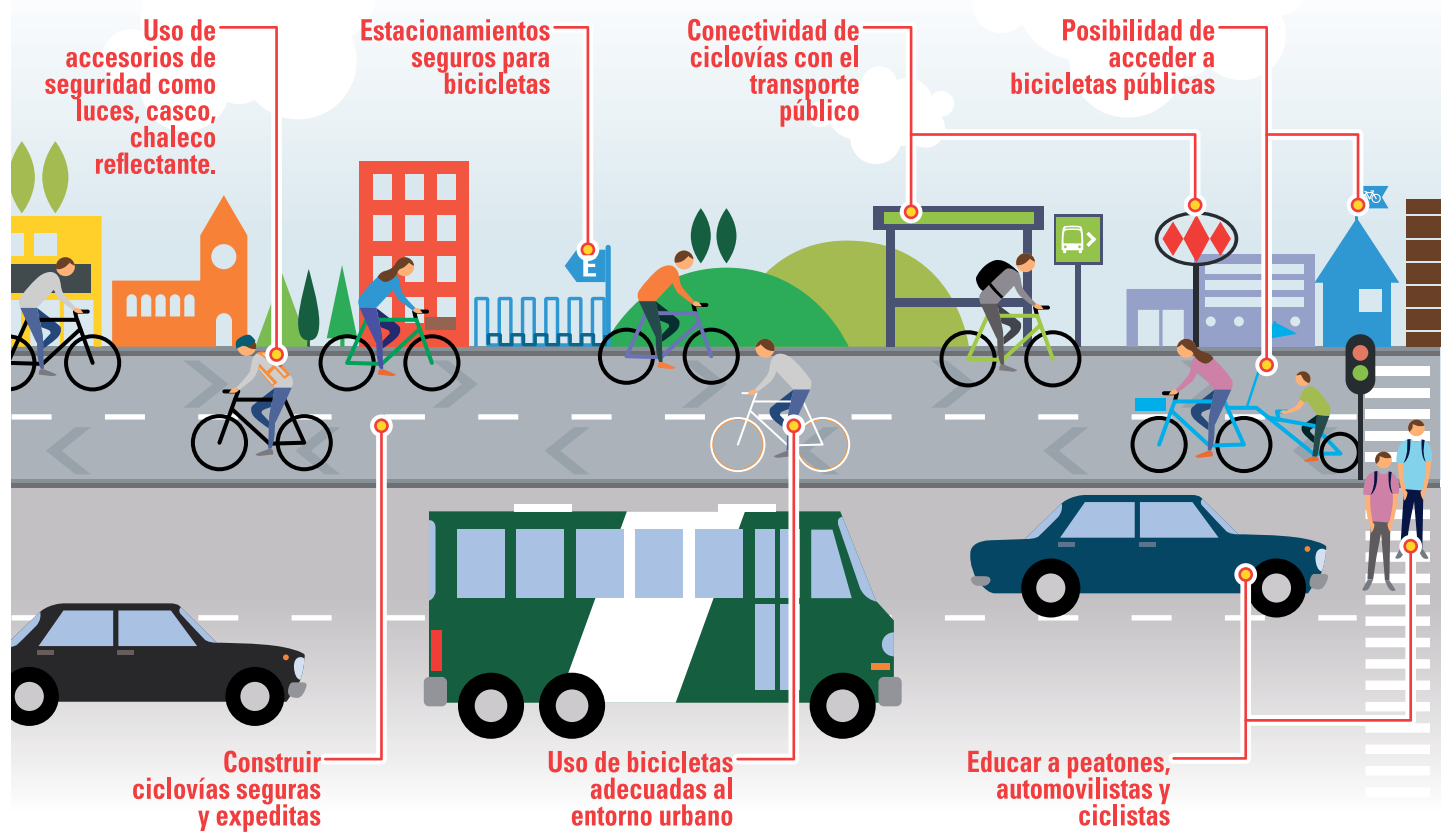
Lograr un diseño adecuado de las ciclovías es un aspecto fundamental, según indican los especialistas. "En general, en Santiago no están bien planteadas. En promedio, las bicicletas debieran moverse a 20 km/h, una velocidad similar o incluso superior a la alcanzada por los autos en las horas peak, lo que no sucede. Para ello, estas vías deben transformarse en una pista más de la calle y no en una vereda bien acondicionada, como sucede ahora. Claro que la solución no es fácil: algunas calles debieran ceder parte de su infraestructura a los ciclistas, como lo hizo la avenida Isabel La Católica, en Las Condes."

Pero aclaran que si se toman medidas, como eliminar rutas para automóviles o estacionamientos, se deben ofrecer alternativas para aquellos que no se desplazan en bicicletas, como estacionamientos subterráneos o un sistema público que funcione bien. "Hay que pensar que la ciudad es un sistema y que cualquier decisión que tomemos genera externalidades".

López y Hoehmann coinciden que el incentivo al uso de la bicicleta no debe circunscribirse a ciudades de gran extensión como Santiago. "Urbes de tamaño medio como Rancagua, La Serena o Talca —altamente congestionadas— podrían transformarse en ciudades modelos para establecer estos prototipos de redes ciclistas. Hay que considerar que la distancia promedio que recorre una persona en bicicleta en cada viaje no supera los 5 kilómetros, por lo que este tipo de medio de transporte es ideal para ese tipo de ciudades".

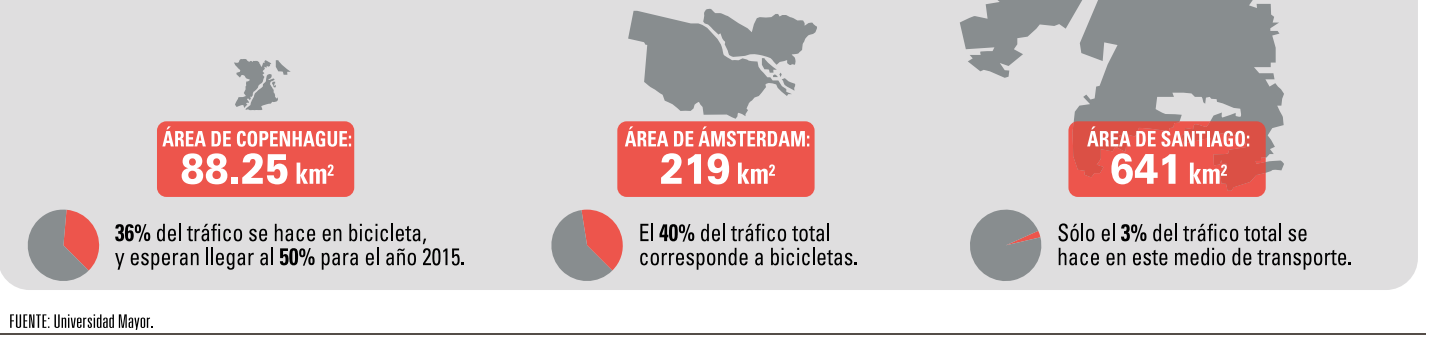
## Los ejes para potenciar el uso de la bicicleta en Santiago

La construcción de ciclovías es sólo uno de los aspectos a considerar para incentivar el uso de este medio. La conectividad con el transporte público, por ejemplo, es fundamental.



## Cuestión de escalas

Debido a su pequeño tamaño, Ámsterdam y Copenhague pertenecen a aquellas ciudades donde la bicicleta se utiliza de manera masiva como medio de transporte. En Santiago deben privilegiarse los sistemas integrados para incentivar su uso.



## URBES A PEDALES

### Copenhague

Según cifras oficiales, el 35% de las personas que trabajan en Copenhague, Dinamarca, va a trabajar en bicicleta. A su vez, el 25% de las familias con dos hijos en Copenhague tienen una bicicleta de transporte.

La ciudad cuenta con 390 kilómetros de carriles para bicicletas y los ciudadanos de Copenhague recorren en bicicleta 1,2 millones de kilómetros al año, lo que equivale a dos viajes de ida y vuelta a la luna. En contraste, solo recorren 660.000 kilómetros en metro.

A su vez, las autoridades consignan que en el centro de Copenhague hay más bicicletas que ciudadanos: 520.000 habitantes versus 560.000 bicicletas.

El uso de las bicicletas es además un punto crucial para el plan de las autoridades de Dinamarca reducir las emisiones de carbono hacia el año 2025.



RICHARD GARCÍA

### Amsterdam

Se calcula que en esta ciudad holandesa existen más bicicletas que automóviles.

En total, se estima que hay 650.000 de estos vehículos de dos ruedas, los cuales generan cerca del 40% del tráfico global.

Pese a este éxito, la ciudad desarrolla un plan destinado a expandir aún más el uso de este medio de transporte. De esta manera, las autoridades han anunciado recientemente que hasta el año 2020 se construirán 38.000 estacionamientos adicionales para bicicletas. Entre los lugares donde se instalarán destacan estaciones de trenes y museos. Sólo en la principal estación de trenes de la ciudad se construirá un recinto techado con capacidad para 17.500 bicicletas.

Como complemento, se están generando nuevas normas de estacionamiento para bicicletas para castigar el mal uso de los recintos y evitar el abandono de vehículos en los aparcamientos.



EL MERCURIO



EL MERCURIO

## Bicicletas para ciudades más amables

El incremento en el uso de la bicicleta en las ciudades ha significado nuevas exigencias para quienes diseñan la ciudad. Lo primero es reconocer una escala intermedia entre la peatonal y la vehicular, que la bicicleta por sus propiedades de desplazamiento y velocidad permite a la ciudad develar.

Es esta escala la que permite descubrir la ciudad. Es una nueva cara intermedia de la ciudad que se descubre y que debe ser explorada al momento de pensar y diseñar nuestro lugar que habitamos.

Los beneficios de la utilización de la bicicleta como medio de transporte son múltiples tanto para los que lo practican, como para el resto de la comunidad a través de sus exter-

### Opinión

**POR GASTÓN CAÑAS,**  
Académico Escuela de Arquitectura de la Universidad Mayor

nalidades. Sin embargo, al menos dos desafíos debieran estar presente a nivel de gobierno central y local: estamos en deuda al entender el uso de la bicicleta como un modo de transporte que puede ser complementario al Metro y Transantiago, con deberes y derechos similares a la de los automovilistas. Los ciclistas han demostrado que el 3% de pendiente que presenta Santiago y

los peligros que enfrentan al tener que compartir veredas y calles no son impedimento para aumentar el uso de este medio de transporte. Maneras cómodas para transportar bicicletas en buses de transporte colectivo y trenes del metro es una necesidad inminente y de fácil aplicación.

En segundo lugar, el desafío de contar con ciclovías continuas entre comunas exige un trabajo en conjunto entre dos o más municipios incorporando al gobierno central. Lo anterior implicaría un intento por pensar la ciudad no desde cada trinchera, sino desde una figura que coordine instituciones y tenga la voluntad y capacidad para proponer y gestionar políticas y proyectos a largo plazo.

Propongo que los ciclistas puedan contar con vías exclusivas por las avenidas más importantes de nuestra ciudad. Es posible pensar en sacar un puñado de autos estacionados y destinar ese espacio para el tránsito de bicicletas; podemos soñar con vías exclusivas que permitan pedalear por el eje Apoquín, Providencia y Alameda. La bicicleta nos permite desplazarnos de manera eficiente entre dos puntos.

Ganar los centros de las ciudades para los peatones y transporte público, y dejar la periferia para el transporte vehicular es un desafío que el uso de la bicicleta nos deja como tarea y que sin duda apunta a lograr ciudades más humanas, descontaminadas y más amables.