

Ciclovías y congestión

Se ha producido, en las páginas de “El Mercurio”, un intenso intercambio de cartas entre especialistas en transportes, a propósito de algunas de las ciclovías que se han habilitado en la capital. Concretamente, se han mencionado los casos de las avenidas Eliodoro Yáñez y Carlos Antúnez. En ambas, se eliminó un carril completo para destinarlo exclusivamente al tránsito de bicicletas. El efecto ha sido un aumento en la congestión vehicular y una mayor duración de la hora punta, junto con un uso de las ciclovías mucho menor del anunciado. Ante ello, algunos especialistas recomiendan un mejor estudio de los proyectos en esta materia, evitando el voluntarismo. Sus contradictores responden que la situación actual es transitoria. Según ellos, el uso de estas ciclovías aumentará con el paso del tiempo y cuando ellas se integren con otras cuya habilitación está ya planificada.

Hay razones para desear que un mayor número de personas utilice modos alternativos al transporte vehicular privado para sus desplazamientos. Los automóviles producen contaminación (aunque la futura transición a vehículos eléctricos debiera eliminar este problema), además de congestión, la que también afecta a los usuarios del transporte público, a menos que cuenten con pistas especiales. Dado que la mayor parte de los viajes en automóvil es de menos de 5 km, estos podrían, en teoría, ser sustituidos, lo que significaría un uso más eficiente del espacio público, sin las referidas externalidades negativas. Tal vez en parte por eso, la bicicleta ha adquirido también un cierto estatus simbólico para algunos grupos de usuarios que parecieran atribuirse

una suerte de superioridad moral respecto de quienes se trasladan en automóvil.

Sin embargo, este análisis simplista sobre las distancias de viaje olvida que muchos de esos viajes en vehículos privados llevan niños o mercadería, de modo tal que no pueden ser sustituidos por una bicicleta. También se omite la situación de muchos de los adultos mayores —una proporción cada vez más relevante de la población— y el impacto de variables como el clima. Así, la idea —sostenida por algunos— de que cerca de la mitad de los viajes en automóvil podrían ser reemplazados constituye una gruesa sobreestimación. Esto no significa que disponer de una red

Debieran evitarse las visiones moralizantes y el voluntarismo con que suele abordarse este tema.

amplia de ciclovías no sea positivo para la ciudad, pero debe servir de correctivo frente a la visión moralizante de la bicicleta.

Cuando se destina a ciclovía todo un carril de una calle de alta demanda y con solo tres pistas (como Carlos Antúnez), el aumento en la congestión y en los tiempos de viaje difícilmente puede ser compensado. La situación es mejor si se destina uno de cuatro carriles existentes, como ocurre en Eliodoro Yáñez. Pero, incluso en ese caso, la cantidad de personas transportadas bajó en 1.600 por hora debido a la mayor congestión, lo que no es compensado por los actuales 200 ciclistas por hora que utilizan la vía. Y ni siquiera es claro que eso vaya a ocurrir en el largo plazo: incluso las estimaciones optimistas proyectan un flujo de 1.000 bicicletas por hora en período punta.

En síntesis, y como lo señalan sus críticos, “hay ciclovías y ciclovías” y es necesario ser cuidadosos en la elección de las calles y pistas que se habilitarán para ese fin.