LITORALPRESS

Fecha: 06-07-2024
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - VD
Tipo: Noticia general
Título: Ciudades a dos ruedas

Pág. : 16
Cm2: 306,0
VPE: $ 4.019.668

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

REPORTAJE

© PARKS CANADA

Ciudades a dos ruedas

Santiago se apresta a contar con la ruta pedaleable más larga de Chile: la Ciclovía Metropolitana irá por la Alameda, entre Pajaritos y Baquedano, conectándose a otras nuevas y existentes para totalizar 44 km. Una iniciativa que acerca a la capital a otras ciudades del mundo en las que la bicicleta es promovida como el principal medio de transporte, con políticas y programas innovadores dignos de imitar.

Texto, María Cecilia de Frutos D.

FLICKR.COM/MARTTI TULENHEIMO

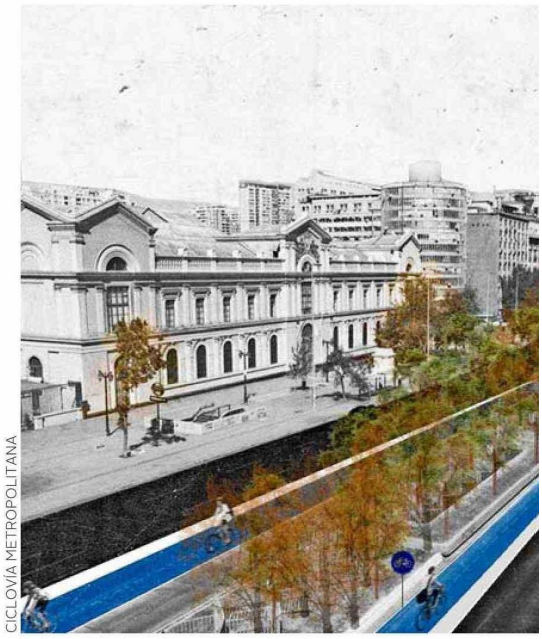
No importa cuándo se hable de las mejores ciudades para andar en bicicleta. Por más que pasen los años, los países del norte de Europa siguen siendo un ejemplo en cuanto a desarrollo de infraestructura, con políticas públicas y un diseño urbano centrado en el fomento de este medio de transporte. Ámsterdam y Ultrecht, en Países Bajos, y Copenhague, en Dinamarca, nunca decepcionan y no dejan de innovar para mejorar su red de ciclovías, siendo por décadas los pioneros y referentes mundiales.

Acá estamos lejos de esos modelos desarrollados, pero se ha avanzado mucho y en los próximos meses Santiago comenzará a construir la Ciclovía Metropolitana, que se proyecta como la más larga de Chile, sumando 44 km pedaleables. Esta iniciativa es parte del diseño del plan Nueva Alameda, que implica un tramo de 8 km exclusivo para bicicletas entre Pajaritos y Baquedano –se calcula que puede hacerse en 20 minutos–, al que se unirán 8 ciclovías existentes y 5 proyectadas; una obra de gran impacto que comenzará a construirse a inicios de 2025.

Según la Encuesta Nacional de Medio Ambiente, el 8% de la población que vive en la RM usa la bicicleta como principal medio de transporte, un número que crece cada año y seguirá en aumento gracias a obras como esta. Es lo que ha pasado en otras ciudades que perfeccionan y adaptan de modo permanente su sistema en beneficio de que haya cada vez más usuarios; en el caso de Dinamarca, nueve de cada diez personas tienen una.

–La lección central es que la bicicleta florece y rinde plenamente sus ventajas cuando se integra a medidas que mejoran la caminata, la combinación con el transporte público, las áreas verdes, el patrimonio. Así lo han hecho los líderes mundiales, que son Copenhague y prácticamente todas las ciudades de los Países Bajos, incluyendo las conexiones entre ellas: tienen ciclovías bien hechas a lo largo de cada autopista y entre parques y áreas naturales que se integran así a los viajes cotidianos, no solo de turismo –comenta Lake Sagaris, doctora en Planificación Urbana y Desarrollo Comunitario de la Universidad de Toronto y directora del Laboratorio del Cambio Social e Investigadora Asociada de Cedeus UC.

Según Sagaris, poder viajar con seguridad es un derecho mínimo para el que se necesita



CICLOVÍA METROPOLITANA

LITORALPRESS

Fecha: 06-07-2024
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - VD
Tipo: Noticia general
Título: **Ciudades a dos ruedas**

Pág. : 17
Cm2: 632,9
VPE: $ 8.314.411

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

© DANISH CYCLISTS FEDERATION CHRISTIAN NORDAM ANDERSEN

WWW.BARCELONA.CAT

Los países como Canadá, con cultura de bicicleta, la asumen como principal medio de transporte, sin importar el clima.

La Cycling Embassy of Denmark busca promover el ciclismo en todo el mundo.

La segregación es clave para un trayecto seguro, así como un buen diseño de las intersecciones. Ejemplo en Barcelona.

FLICKR.COM/SCOTT ABLEMAN

La Bicycle Snake en Copenhague es un puente a 7 metros de altura que recorre 220 metros; también pensado para peatones, permite el acceso a un centro comercial.

En el paso Cuyperspassage, bajo la estación principal de Ámsterdam, conviven ciclistas y peatones; es usada por 15 mil personas al día.

La Ciclovía Metropolitana irá por el bandejón central de la Alameda entre Pajaritos y Baquedano.

una red muy completa, tanto peatonal como ciclovial, con la debida separación entre sí. "Yo me muevo siempre caminando y en bici. Pedalear 10 km a mi trabajo es una distancia perfecta para llegar siempre de buen humor, gozando de alguna maravilla en el camino, y en buena salud. Una red completa, que mezcla calles "calmadas", con velocidades de entre 5-30 km/hora, y ciclovías segregadas visual o físicamente, es central para garantizar la vida y el bienestar a toda la población", agrega esta investigadora canadiense asentada en Chile: "En Canadá y EE.UU., prácticamente todos los servicios de buses tienen portabicicletas, lo que facilita mucho la intermodalidad, y por lo tanto, una vida amable".

Diego García, arquitecto urbanista, académico UDP y director ejecutivo de Pedaleable.org, es de los que tiene entre sus grandes referentes a Copenhague, "que ha invertido en infraestructura ciclista, incluyendo puentes exclusivos para bicicletas y sistemas de semáforos ajustados para ciclistas"; a Ámsterdam, que, "con más de 400 km de ciclovías, cuenta con una gran cantidad de estacionamientos para bicicletas y políticas que promueven la ciclo-inclusión"; y destaca también lo que ha hecho Valencia, España, en los últimos años: "La ciudad cuenta con una extensa red de ciclovías segregadas y ha implementado el sistema de bicicletas públicas Valenbisi, que ha contribuido al aumento en su uso. La planificación urbana y las políticas locales apoyan activamente la movilidad sostenible".

Y es que los beneficios que trae el uso de la bicicleta abarca una diversidad de ámbitos, desde la salud física, mental y calidad del aire hasta el fomento del turismo, la movilidad urbana o la inclusión social. Según afirma García, construir buenas ciclovías simplemente implica más viajes en bicicleta, "lo cual es una excelente forma de ejercicio que regula la salud cardiovascular, reduce el riesgo de enfermedades crónicas como la diabetes y la hipertensión, y contribuye al control del peso. Reduce el estrés, la ansiedad y la depresión; disminuye la dependencia de los vehículos motorizados, y así, las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Todo esto contribuye a una mejor calidad del aire en las ciudades".

Por otra parte, García dice que "las ciclovías aumentan la accesibilidad y la afluencia a negocios locales, como tiendas y cafés, impulsando la economía local; además, fomentan el uso de espacios públicos y la interacción social. Las áreas urbanas con ciclovías y espacios amigables para bicicletas tienden a ser más atractivas y agradables para vivir". Algunos de los efectos positivos a los que Santiago se acerca con su apuesta por la movilidad sustentable en medio de la Alameda. VD