

Carlos Montes

La primera señal sobre el devenir de las ciclovías con el gobierno de José Antonio Kast ya asumido la dio el ministro de Vivienda, Iván Poduje: "Son carísimas y la verdad es que no tenemos prioridad para hacerlas", dijo el secretario de Estado en la Comisión de Vivienda de la Cámara de Diputados hace poco más de un mes cuando a los problemas económicos y de financiamiento de su cartera.

Esto último dejó en "veremos" las obras del proyecto Nueva Alameda-Providencia, lo que afectaría directamente la construcción de su respectiva ciclovía.

Las reacciones no tardaron en llegar, provocando críticas y cuestionamientos como los de Claudio Orrego, gobernador de la Región Metropolitana, Tomás Vodanovic, alcalde de Maipú, y de diferentes actores vinculados a la materia, entre expertos en urbanismo y asociaciones de ciclistas, entre otros.

Y es que las ciclovías pasaron de ser, sin escalas, al menos en las promesas de campaña una prioridad para el gobierno de Gabriel Boric a una de las últimas preocupaciones de la administración actual.

"Construiremos 500 km anuales de redes de ciclovías, que privilegien la integración de equipamiento educativo, de salud y recreacional", se leía en la página 156 del programa de gobierno de Gabriel Boric, fijando la meta de 2 mil nuevos kilómetros de ciclovías para Chile al final de su mandato. Y si bien el resultado final estuvo lejos de la prometido, con 754 kilómetros construidos, también se dejaron otros 396 kilómetros en construcción, 1.626 en etapa de planificación y 1.695 en diseño.

Hoy, todo eso, tal como la ciclovía del Eje Alameda, queda en veremos y en evaluación por parte del Ejecutivo. Ocurre que además de lo señalado por Poduje, desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Luis de Grange, así como en el Ministerio de Obras Públicas de Martín Arrau, dos carteras que en el pasado se han involucrado en la materia, evitan tomar el guante sobre el futuro concreto de las ciclovías.

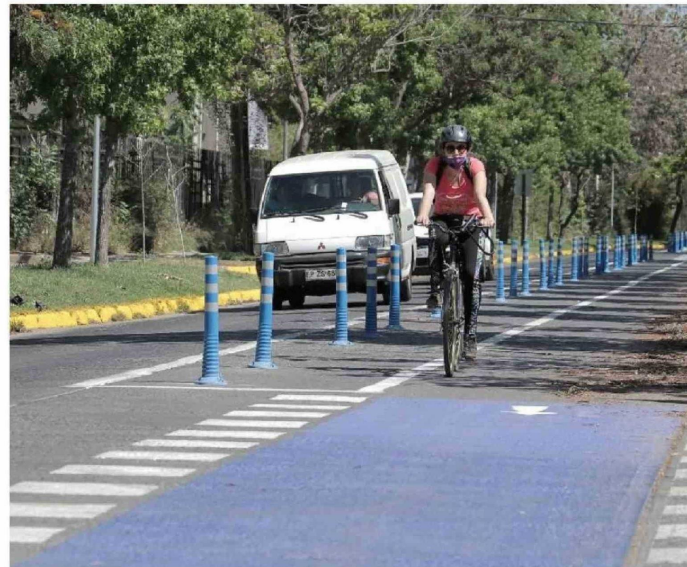
Eso sí, desde el Minvu dan luces y dicen que "las ciclovías son relevantes para avanzar hacia ciudades más integradas, seguras y sustentables. Sin embargo, el principal desafío del Minvu hoy es responder al déficit habitacional y al deterioro de los barrios, priorizando los recursos en viviendas, infraestructura básica y recuperación urbana".

En dicho ministerio añaden que "los proyectos en construcción, planificación o diseño están siendo revisados caso a caso, según su estado de avance, financiamiento e impacto urbano, buscando dar continuidad a aquellos que cuenten con condiciones técnicas y presupuestarias, en coordinación con municipios, gobiernos regionales y otros ministerios".

Ariel López, ingeniero en Transporte y

# "El desafío hoy es el déficit habitacional": las ciclovías pasan al fondo de las prioridades para el gobierno de Kast

**Desde el Ministerio** de Vivienda y Urbanismo indican que los proyectos en construcción, planificación o diseño que dejó avanzados la administración Boric están siendo revisados caso a caso, poniendo en duda que todos se concreten.



► Actualmente la ciclovía del Eje Alameda está en evaluación por parte del Ejecutivo.

Tránsito de la Universidad Tecnológica Metropolitana (UTEM) y magíster en Urbanismo de la Universidad de Chile, se muestra crítico ante el futuro incierto.

El crecimiento vehicular es demasiado rápido, lo que produce más congestión. "Las ciclovías no se hacen para la gente que anda en bicicleta. Porque la gente que anda en bicicleta ya anda en bicicleta o en la calle. Las ciclovías se hacen para la gente que quisiera ir en bicicleta, pero no se atreve porque es muy peligroso. Para ellos se hacen las ciclovías. Y especialmente para las mujeres", dice.

"Son muy útiles. Especialmente porque tenemos que contrarrestar este aumento sostenido de la congestión. Y la congestión no aumenta linealmente, aunque los autos aumentan en cantidad linealmente", señala López.

Pero esa mirada ya ha sido contestada

incluso por el ministro De Grange, quien en el pasado se ha mostrado crítico frente a las ciclovías. Por ejemplo, en enero, antes de asumir como ministro, y mientras se desempeñaba como decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales, sostuvo que "el auto es en general superior a la bicicleta".

Además, a través de redes sociales, principalmente X (antiguamente Twitter) permanentemente mostró distancia con la materia. Por ejemplo, en diciembre de 2025 dio cuenta del poco uso de las bicicletas, revelando que de acuerdo al último Censo 2024, la bicicleta tiene un 3,8% de uso a nivel nacional, y un 3% en el Gran Santiago en los viajes con propósito trabajo. Valor se mantiene desde hace 15 años. Las dos comunas en que el uso de bicicleta supera el 6% son Providencia y Vitacura.

Carlos Aguirre, investigador en temas ur-

banos de la U. San Sebastián y consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), señala que la planificación de la movilidad urbana debe basarse en una pirámide invertida que priorice peatones y ciclistas por sobre el automóvil.

"Este enfoque permite fortalecer los desplazamientos cotidianos de corta distancia, mejorar la calidad del espacio público y reducir externalidades como ruido y emisiones. Su implementación requiere una red continua de ciclovías y un transporte público robusto, que actúe como columna vertebral del sistema", asevera.

Aguirre considera que más que aumentar ciclovías, se requiere una red continua e integrada que conecte distintos puntos y se articule con el transporte público. "En Santiago, el problema es la baja intermodalidad y conflictos en paraderos. Los proyectos clave deben priorizar conectividad y coexistencia modal, integrando bicicleta, caminata y transporte público en un sistema complementario".

Oscar Figueroa, académico del Instituto de Estudios Urbanos UC, considera que hay que incrementar las redes de ciclovías para uso en viajes largos y dar continuidad a diversos proyectos porque las ciclovías están fragmentadas. "Debe haber coordinación de recursos para este tipo de iniciativas en Santiago y regiones para que se implementen redes continuas y completas para promover viajes de mayor extensión y no solo tramos cortos, lo que favorecería a muchas personas que hoy tienen mala movilidad en sus comunas".

"Las comunas con mejores ciclovías son las que tienen altos ingresos. Buenos ejemplos son Andrés Bello, Ricardo Lyon y la Alameda, que se han convertido en opciones importantes en la ciudad pues generan conectividad entre las comunas en el eje oriente-poniente. También una ciclovía es una forma de recuperación del espacio público, lo que lleva a que las personas salgan, disfruten de la ciudad y de la vida urbana", señala Figueroa. ●