

# El programa del Presidente Boric planteaba construir 2 mil kilómetros, lo que no se cumplirá

## El dilema de las ciclovías: expertos debaten sobre su real impacto y llaman a mejorar planificación

ANA NAVARRO SUÁREZ

Construir 2 mil kilómetros de ciclovías, cerca de 500 kilómetros anuales, era la meta fijada por el Presidente Gabriel Boric en su programa de gobierno. Un objetivo que, sin embargo, quedará lejos de lo prometido en su campaña: 755 kilómetros en cuatro años, es decir, menos de un 40%.

Al asumir la actual administración, en Chile había cerca de 2.030 kilómetros de estas rutas, y de haberse materializado el compromiso, llegarían a 4.030 kilómetros.

Pero según cifras oficiales del visor de ciclovías del Programa de Vialidad y Transporte Urbano del Ministerio de Transportes —a enero—, actualmente figuran 2.785 en funcionamiento.

La cartera reconoce la cifra, pero plantea que se deben sumar "1.695 kilómetros en fase de diseño y 396 en ejecución; contaremos con más de 4.000 kilómetros de ciclovías a nivel nacional en los próximos años".

Añade que la estrategia que se implementó "permitirá dejar una base que ayudará a agilizar el ciclo de vida de este tipo de iniciativas, que abarca más de cuatro años, a través de cambios y mejoras en las labores de inspección de cada iniciativa".

Franco Basso, académico de Ingeniería Industrial de la U. Católica de Valparaíso, advierte que "si esto se hubiese planificado y se hubiese llegado al gobierno con un plan nacional, hubiese sido posible la meta, sobre

A enero, según visor del Ministerio de Transportes, se habían habilitado 755 kilómetros en la actual administración. Académicos plantean que revisar su ubicación podría hacerlas más óptimas.



**CONFLICTOS.**— Ciclovías como la ubicada en Eliodoro Yáñez (Providencia) concentran críticas por la congestión que se genera para los vehículos motorizados.



**A NIVEL NACIONAL.**— Entre La Serena y Coquimbo hay más de 45 kilómetros de ciclovías. Las zonas fuera de Santiago presentan más desafíos de infraestructura.

todo ahora que existen fondos de los gobiernos regionales".

### No son "innovaciones tecnológicas"

La discusión sobre el real impacto de las ciclovías —con ejemplos fallidos como el de la avenida Eliodoro Yáñez (Providencia), de bajo uso entre los pedaleiros y congestión para los automovilistas que usan la angustiada calzada— cobra especial relevancia *ad portas* del cambio de autoridades.

En agosto de 2025, el futuro ministro de Transportes y expresidente de Metro, Louis de

Grange, comentó en Cartas al Director de "El Mercurio" que las ciclovías no necesariamente contribuyen ni son "innovaciones tecnológicas de alto impacto en movilidad".

"Los vehículos eléctricos y autónomos son los desarrollos tecnológicos que ayudarán a avanzar significativamente en estos objetivos que todos anhelamos", sostuvo.

Para Ricardo Hurtubia, investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) de la U. Católica, lo propuesto por De Grange no sería lo más adecuado, porque "los vehículos autónomos van a tener más eficiencia que los vehículos actuales, pero van a seguir ocupando una cantidad de espacio que es más grande. Van a seguir consumiendo más energía por kilómetro por pasajero transportado".

"No se trata de que todo el mundo ande en bicicleta, sino que dar las alternativas para que en aquellos viajes que son suficientemente cortos para hacerlos en bicicleta, la gente a la que le convendría hacerlo se anime a hacerlo porque tiene infraestructura que le da espacio", agrega.

Con todo, la construcción de nuevas ciclovías genera desafíos en su diseño. Basso señala que potenciar el uso de bicicletas

puede ser lo óptimo para ciertas zonas, pero que si se hacen sin un estudio previo que "analice cuál es la real necesidad" no es eficiente, porque "tenemos ciclovías que pasan prácticamente vacías durante todo el día".

### Dificultades por tránsito de bicicletas

Según Basso, la ubicación de las ciclovías es crucial para una correcta planificación y "se puede hacer un análisis serio de la red midiendo flujos y viendo si es que podrían justificar el espacio que se les está asignando en lugares súper concurridos".

De lo contrario, plantea, se "están generando conflictos. Por ejemplo, en Eliodoro Yáñez hay problemas entre ciclistas, automóviles particulares, transporte público y peatones". Y añade: "En la Alameda tenemos un problema grande", ya que hay sectores que quedaron con una sola pista de autos y "eso va a generar congestiones tremendas a partir de marzo".

Para Patricia Galilea, docente de Ingeniería de la U. Católica, dicha arteria podría sumar "más congestión a corto plazo", lo que se podría disipar porque en la zona "también están el metro y tantas otras formas de transportarse".