

## ¿DEMASIADO ESPACIO PARA LAS BICICLETAS?



**Por Ricardo Hurtubia**

*Académico UC, investigador principal de Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus).*

**E**n el último tiempo se ha tratado de cuestionar la utilidad de las ciclovías, proponiendo eliminarlas bajo el argumento de que son “poco utilizadas”. Además, algunos apuntan a que no hay datos sobre sus flujos y que “se quita espacio a los autos”, sin analizar cuánta superficie vial se destina efectivamente a cada modo.

Según datos del MOP y el MTT, en la ciudad de Santiago hay 18.000 km de vías pavimentadas, con 400 km de vías exclusivas para buses y 600 km de ciclovías. Asumiendo (muy tímidamente) una pista por sentido dedicada a automóviles y (generosamente) dos metros de ancho para todas las ciclovías, la superficie destinada al automóvil es 90 veces la destinada a bicicletas. Si además consideramos que el 31% de los viajes se realizan en auto y sólo 4% en bicicleta (una estimación conservadora a partir del Censo 2024), podemos concluir que cada persona viajando en auto recibe al menos 11 veces más superficie de valioso suelo urbano que una haciéndolo en bicicleta. La injusticia es aún más grande para los usuarios del

bus, afectados por la congestión causada por automóviles, pero que reciben aún menos superficie por viaje.

Mientras esto sea así difícilmente se podría decir que se entrega poco espacio a los autos, los que además son responsables de altísimos costos sociales que no son cubiertos por permisos de circulación ni por el impuesto al combustible. Es más, considerando lo escasas y mal conectadas de sus ciclovías, los niveles de uso de la bicicleta que observamos en Santiago son muy altos. Una ciclovía con bajo flujo se debe, muy probablemente, a su desconexión de la red o a su mala calidad. Lo lógico es mejorar eso y no eliminar lo que ha costado tanto lograr.

La evidencia científica, nacional e internacional, muestra claramente que cuando se construyen ciclovías (en una red bien conexas) aumentan los viajes en bicicleta, junto al bienestar general y la salud de la población. La construcción de más infraestructura ciclista de calidad es una política pública que debemos empujar con fuerza, como ya lo hacen ciudades del mundo desarrollado que son un ejemplo de calidad de vida y sustentabilidad.